



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Suomen ulkomaan- kaupan logistinen kilpailukyky ja kehittämistarpeet

Selvitysmiesryhmän loppuraportti

Liikenne- ja viestintäministeriön

visio

Hyvinvointia ja kilpailukykyä hyvillä yhteyksillä

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Huolehdimme toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun nimi

Suomen ulkomaankaupan logistinen kilpailukyky ja kehittämistarpeet.
Selvitysmiesryhmän loppuraportti

Tekijät

Liikenne- ja viestintäministeriön liikennepoliittisen selonteon valmisteluun asettama logistiikan selvitysmiesryhmä: Jyrki Paavola (pj), Antti Vehviläinen (jäsen) ja Lauri Ojala (jäsen) sekä Taneli Antikainen ja Pekka Liikkanen (sihteerit)

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö 18.10.2011

Julkaisusarjan nimi ja numero

Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisuja 6/2012

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045

ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-290-2

URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-290-2>

HARE-numero

Asiasanat

Logistiikka, kilpailukyky, logistiikkamarkkinat, kuljetus, pullonkaulat

Yhteyshenkilö

Liikenneneuvos Kari Saari

Muut tiedot

Tiivistelmä

Liikennepoliittisen selonteon valmisteluun liittyen liikenne- ja viestintäministeriö asetti ulkopuolisista asiantuntijoista koostuvan selvitysmiesryhmän tekemään hallitusohjelman mukaisesti kokonaisarvioinnin Suomen ulkomaankaupan pullonkauloista ja kehittämistarpeista erityisesti kansallisen kilpailukykyyn näkökulmasta. Ryhmä tarkasteli Suomen logistista asemaa ja logistiikan kilpailukykyä globaaleilla kuljetusmarkkinoilla suhteessa kilpailijamaihin.

Laajan kyselyn mukaan suomalaisyritysten kokonaiskilpailukyvyistä kaupan alalla noin 1/3 ja teollisuudessa noin 1/5 syntyy logistiikan hallinnasta. Suurilla yrityksillä osuus on tätäkin suurempi. Yritykset voivat suoraan vaikuttaa noin puoleen logistisesta kilpailukyvyistään.

Suomessa on pääosin toimivat logistiikkapalvelujen markkinat, kansainvälisesti korkeatasoinen logistiikkapalvelujen tarjonta ja hyvä logistiikan osaaminen. Suomen liikenneverkon kattavuus ja kapasiteetti ovat tällä hetkellä pääosin riittäviä. Maantieliikenteen ajoneuvojen mitat ja painot on säilytettävä vähintäänkin nykytasollaan.

Merkittävimpiä esteitä Suomen logistiselle kilpailukyvyille suhteessa keskeisiin kilpailijamaihin ovat tavaraliikenteen fiskaalisten verojen ja viranomaismaksujen korkea taso, työmarkkinoiden joustamattomuus ja laittomat lakot, liikenneverkon rapautuminen, ennakoidun kansainvälisen edunvalvonnan puutteet ja säännösten tiukka soveltaminen. Lähivuosien merkittävin yksittäinen uhkatekijä on merenkulun ympäristösäätelyn, erityisesti rikkidirektiivin, aiheuttama kuljetuskustannusten nousu.

Liikenneverkkoa tulee kehittää ja ylläpitää asiakkaiden tarpeisiin perustuen, ja hankkeiden tulee perustua läpinäkyviin yhteiskuntataloudellisiin kannattavuuslaskelmiin. Liikenneverkon rahoituksen painopistettä on muutettava kehittämisestä peruskorjaukseen ja kunnossapitoon ympärivuotisen liikennöitävyyden varmistamiseksi. Lähivuosien liikenneinfrastruktuurihankkeita priorisoitiin niiden logistisen lisäarvon mukaan. Isojen hankkeiden hallituskaudet ylittävä rahoitus on turvattava, ja infrastruktuurirahoitus on organisoitava uudelleen.

Satamien kehittymistä ohjaavat tuotanto- ja omistusrakenteen muutokset sekä satamien asiakkaat ja näiden tekemät kuljetusratkaisut.

Suomen kansainvälisen kilpailukykyyn sekä logistiikkatoimialan kannalta logistiikan mahdollisimman häiriötön ja ennakoitava toiminta on tulevaisuudessa entistä tärkeämpää. Työvoiman riittävyydestä, osaamisesta, korkeatasoisesta koulutuksesta ja tutkimuksesta on pidettävä huolta.



Publikation

Logistiken inom den finska utrikeshandeln – konkurrenskraft och utvecklingsbehov. Utredningsgruppens slutrapport

Författare

En utredningsgrupp av logistikexperter tillsatt av Kommunikationsministeriet:
Jyrki Paavola (ordf.), Antti Vehviläinen (medlem) och Lauri Ojala (medlem) samt Taneli Antikainen (sekr.) och Pekka Iikkanen (sekr.)

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet 18.10.2011

Publikationsseriens namn och nummer

Kommunikationsministeriets
publikationer 6/2012

ISSN (webbpublikation) 1795-4045
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-290-2
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-290-2>
HARE-nummer 301236

Ämnesord

logistik, konkurrenskraft, logistikmarknad, transport, flaskhalsar

Kontaktperson

Trafikråd Kari Saari

Rapportens språk

Finska

Övriga uppgifter

Sammandrag

Som en del av beredningen av den trafikpolitiska redogörelsen tillsatte Kommunikationsministeriet en utredningsgrupp av utomstående experter för att göra en helhetsbedömning av de logistiska flaskhalsarna och utvecklingsbehoven inom den finska utrikeshandeln, särskilt med tanke på den nationella konkurrenskraften. Gruppen analyserade Finlands logistiska ställning och konkurrenskraft på den globala transportmarknaden i förhållande till viktiga konkurrentländer.

Enligt en omfattande enkät vilar ca 1/3 av de finska företagens totala konkurrenskraft inom handeln på logistikstyrning medan andelen inom industrin är ca 1/5. För stora företag är andelen ännu större. Företagen kan direkt påverka omkring hälften av deras logistiska konkurrenskraft.

Finland har en i huvudsak fungerande marknad för logistik tjänster, ett högklassigt utbud av internationella logistik tjänster och god kompetens inom logistik. Det finländska transportnätets täckning och kapacitet är för närvarande tillfredsställande. Det är viktigt att Finland får behålla och eventuellt vidareutveckla de större måtten och vikterna för godstransporter med fordon på väg.

De största hindren för Finlands logistiska konkurrenskraft jämfört med våra största konkurrenter är de höga fiskala skatterna och myndighetsavgifterna på godstransporter, arbetsmarknadens brist på flexibilitet, olagliga strejker, slitna transportnät, brister i den föregripande internationella intressebevakningen och den strikta tillämpningen av bestämmelser. Den viktigaste enskilda hotfaktorn under de närmaste åren är de höjda transportkostnader som miljöregleringen inom sjöfarten, särskilt svaveldirektivet, orsakar.

Transportnätet bör utvecklas och underhållas utifrån kundernas behov och projekten grundas på genomskådliga samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler. Tyngdpunkten i finansieringen av transportnätet bör flyttas från utveckling till ombyggnad och underhåll för att säkerställa framkomligheten året om. De projekt som planeras för de närmaste åren i fråga om transportinfrastrukturen ska prioriteras utifrån deras logistiska mervärde. Finansieringen av stora projekt som överskrider regeringsperioden bör säkerställas och infrastrukturfinansieringen omorganiseras.

Utvecklingen av hamnarna styrs av förändringar i produktions- och ägandestrukturen samt hamnarnas kunder och deras val av transportlösningar.

För Finlands internationella konkurrenskraft och för logistikbranschen är en störningsfri och förutsebar logistisk verksamhet allt viktigare i framtiden. Det gäller att se till att det finns tillräckligt med kompetent arbetskraft samt högklassig utbildning och forskning.

Date
29 February 2012

Title of publication

Finnish Foreign Trade: Logistic Competitiveness and Needs for Development. Final report of the working group

Author(s)

Logistics working group set up by the Ministry of Transport and Communications as part of preparations for the transport policy report: Jyrki Paavola (chair), Antti Vehviläinen (member), Lauri Ojala (member); Taneli Antikainen and Pekka Iikkanen (secretaries)

Commissioned by, date

Ministry of Transport and Communications, 18 October 2011

Publication series and number

Publications of the Ministry of
Transport and Communications
6/2012

ISSN (online) 1795-4045
ISBN (online) 978-952-243-290-2
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-290-2>
Reference number 301236

Keywords

Logistics, competitiveness, logistics market, transport, bottlenecks

Contact person

Kari Saari

Language of the report

Finnish

Other information

Abstract

As part of preparations for the transport policy report, the Ministry of Transport and Communications set up a working group comprising external experts to carry out, in accordance with the Government Programme, an overall assessment of the bottlenecks and development needs of Finnish foreign trade with a special focus on national competitiveness. The working group examined Finland's logistic status and logistic competitiveness in the global transport market in relation to its main competitor countries.

According to an extensive survey, approximately a third of the overall competitive edge of Finnish companies is formed by logistics management in the field of trade, and a fifth in industry. With large-scale companies, the number is even higher. Companies can directly affect approximately a third of their logistic competitiveness.

In Finland, the logistics service market functions relatively well, the supply of logistics services is of high quality by international standards and logistics competence is at a commendable level. At present, the coverage and capacity of the Finnish transport network is sufficient for the most part. The dimensions and weights of vehicles in road traffic need to be retained at the current level at the minimum.

The most significant impediments to Finland's logistic competitiveness in relation to the main competitor countries include the high level of fiscal taxes and charges levied by the authorities, inflexible labour market and illegal strikes, decay of the transport network, defects in anticipatory international lobbying and the strict application of provisions. The single most critical threat in the coming years is the increase in transport costs due to environmental regulation, particularly the Sulphur Directive, in the field of maritime transport.

The transport network needs to be developed and maintained from the viewpoint of customer needs, and projects need to be based on transparent socio-economical profitability calculations.

The focus of transport network financing needs to be shifted from development to renovation and maintenance in order to secure year-round traffic operations. The report prioritises transport infrastructure projects planned for the next few years according to their logistics added value. The funding of extensive projects extending over parliamentary terms needs to be secured and infrastructure financing needs to be reorganised.

The development of ports is driven by the changes taking place in production and ownership structures, along with the customers of the ports and the transport decisions they make.

In terms of Finland's international competitiveness and the logistics field in general, it will be increasingly important that logistics operations are as reliable and predictable as possible. Action needs to be taken to secure workforce sufficiency and competence, along with high-quality education and research.

ESIPUHE

Liikennepolitiikan selonteon valmisteluun liittyen liikenne- ja viestintäministeriö asetti 18.10.2011 ulkopuolisista asiantuntijoista koostuneen selvitysryhmän tekemään hallitusohjelman mukaisesti kokonaisarvioinnin Suomen ulkomaan kaupan pullonkauloista ja kehittämistarpeista.

Selvitysmiesryhmän puheenjohtajana on toiminut Jyrki Paavola ja jäseninä Lauri Ojala sekä Antti Vehviläinen. Selvitystyön sihteerin tehtävistä ovat vastanneet Taneli Antikainen Liikennevirastosta ja Pekka Iikkanen Ramboll Finland Oy:stä.

Toimeksiantonsa mukaisesti selvitysmiesryhmä on tässä selvityksessä laatinut kokonaisarvioinnin Suomen logistisen järjestelmän kehittämisestä kansallisen kilpailukyvyn näkökulmasta ja arvioinut maamme logistista asemaa maailmassa nyt ja vuoteen 2030 asti. Lisäksi selvityksessä on arvioitu Suomen logistiikan kilpailukykyä globaaleilla kuljetusmarkkinoilla ja suhteessa keskeisiin kilpailijamaihin.

Selvityksessä on tuotu esiin Suomen logistisen järjestelmän tarvitsemia niin lyhyen aikavälin (2012-2015) kuin myös keskipitkän aikavälin (2016-2022) tehostamis- ja järkeistämismahdollisuuksia, joilla logistiikan kapasiteetin käyttöä on mahdollista kehittää. Lisäksi selvityksessä on hahmoteltu käsitys Suomen logistista toimintaympäristöä vuonna 2030.

Selvitystä voidaan pitää kattavana kokonaistarkasteluna Suomen logistisesta asemasta ja logistisesta kilpailukyvyistä tällä hetkellä. Lisäksi selvitys antaa tulevaisuuteen tähtäävän liikennepoliittisen selonteon valmisteluun näköpiirissä olevista mahdollisuuksista ja haasteista arvokasta lähdeaineistoa Suomen logistisen kilpailukyvyn säilyttämiseksi ja parantamiseksi.

Selvityksen toteutuksesta on vastannut selvitysmiesryhmä liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta. Liikenne- ja viestintäministeriö ei vastaa selvityksessä esille tulleista johtopäätöksistä. Selvityksessä esitetyt johtopäätökset ovat selvitysmiesryhmän esityksiä, eivätkä ne näin ollen edusta liikenne- ja viestintäministeriön virallista kantaa.

Helsingissä 29 päivänä helmikuuta 2012



Kari Saari
Liikenneneuvos, johtava asiantuntija

Sisällysluettelo

1.	Johdanto.....	2
2.	Suomen logistinen kilpailukyky	3
2.1	Suomen logistista kilpailukykyä edistävät ja haittaavat tekijät	4
2.2	Yritysten arvioita Suomen logistisesta kilpailukykyvystä	5
2.2.1	Arviot Suomen logistisesta kilpailukykyvystä kilpailijamaihin verrattuna ...	5
2.2.2	Yritysten arvioita logistisesta kilpailukykyvystään	6
2.2.3	Yritysten tyytyväisyys sijaintiinsa Suomessa	8
2.3	Suomi kansainvälisen kilpailukykyvyn indikaattoreissa	10
2.4	Suomi maailmanlaajuisessa Logistics Performance Index- mittaristossa ...	11
2.5	Logistiikkaselvitys 2010 ja 2012 -tulokset LPI –vertailun mittarein	14
2.6	Työmarkkinat ja logistinen kilpailukyky	16
3.	Logistiikkapalveluiden kysyntä.....	18
3.1	Logistiikkapalveluiden kysyntä vuoteen 2010.....	18
3.2	Logistiikkapalveluiden nykyinen kysyntä	20
3.2.1	Kauppan ala.....	20
3.2.2	Matalan jalostusarvon tuotanto.....	21
3.2.3	Korkean jalostusarvon tuotanto	22
3.3	Logistiikkapalveluiden kysyntä 2016-2022	23
3.4	Logistiikkapalveluiden markkinat 2030.....	25
4.	Logistiikkapalveluiden tarjonta.....	29
4.1	Logistiikka- ja kuljetusmarkkinoiden toimivuus ja kilpailukyky	29
4.1.1	Maantieliikenne.....	29
4.1.2	Rautatieliikenne.....	30
4.1.3	Ulkomaan meriliikenne	31
4.1.4	Ilmaliikenne	32
5.	Logistiikkatoimintojen edunvalvonta ja sääntely.....	33
5.1	Liikenteen keskeiset kansainväliset sääntelyelimet ja edunvalvonta.....	33
5.2	Näkemykset liikennemuodoittain.....	34
5.2.1	Maantieliikenne.....	34
5.2.2	Rautatieliikenne.....	35
5.2.3	Merenkulun ympäristösäätely	36
5.2.3.1	Rikkioksidipäästöt.....	36
5.2.3.2	Typpioksidipäästöt	37
5.2.3.3	Painolastivedet.....	38
5.2.3.4	Alusten energiatehokkuus	38
5.2.4	Ilmaliikenne	38
5.2.5	Posti- ja kuriiritoiminta	39
6.	Liikenneinfrastruktuuri.....	40
7.	Toimenpiteet logistisen kilpailukykyvyn parantamiseksi.....	44
7.1	Fiskaalisten verojen ja maksujen taso.....	44
7.2	Ennakoiva kansainvälinen edunvalvonta.....	45
7.3	Laittomat lakot ja työmarkkinoiden joustavuus	45
7.4	Liikenneverkon rapautuminen ja ympärivuotisen käytön varmistaminen ...	46
7.5	Infrastruktuurin rahoitus.....	46
7.6	Rautateiden kilpailukykyvyn edistäminen ja uudet kuljetusreitit	47
7.7	Maantieliikenteen mitat ja painot	47
7.8	Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen.....	48
7.9	Yhteenveto.....	51
LIITE 1 :	Selvitysmiesten haastattelemia, tapaamia tai pyynnöstä aineistoa toimittaneet.....	53
LIITE 2 :	Yhteenveto kalvoesityksenä	55

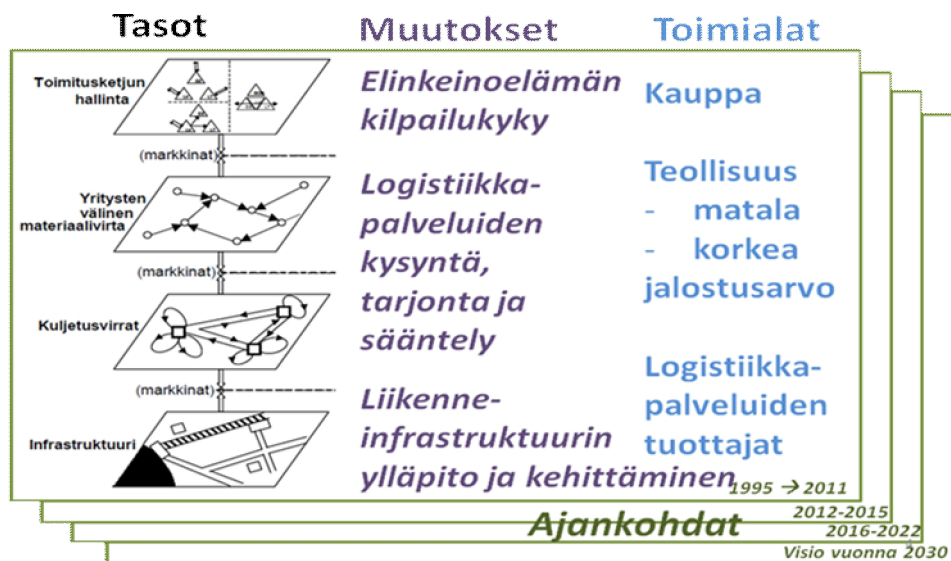
1. Johdanto

Liikennepoliittisen selonteon valmisteluun liittyen liikenne- ja viestintäministeriö asetti ulkopuolisista asiantuntijoista koostuvan selvitysryhmän tekemään hallitusohjelman mukaisesti kokonaisarvioinnin Suomen ulkomaankaupan pullonkauloista ja kehittämistarpeista. Selvitysmieheksi nimettiin Jyrki Paavola (selvitysryhmän puheenjohtaja), Lauri Ojala ja Antti Vehviläinen. Ryhmän sihteereinä toimivat Taneli Antikainen (Liikennevirasto) ja Pekka Iikkanen (Ramboll Finland Oy).

Selvitysryhmälle annettiin toimeksianto laatia:

1. Kokonaisarviointi Suomen logistisen järjestelmän kehittämisestä kansallisen kilpailukyvyn näkökulmasta, erityisesti arvioiden Suomen logistista asemaa maailmassa, logistiikan kilpailukykyä globaaleilla kuljetusmarkkinoilla sekä suhteessa kilpailijamaihin.
2. Selvitys Suomen logistisen järjestelmän tehostamis- ja järkeistämismahdollisuuksista siten, että logistiikan kapasiteetin käyttö pystytään parantamaan asiakkaiden tarpeet huomioon ottavalla.
3. Ehdotus lähivuosien (2012–2015) ja keskipitkän aikavälin (2016–2022) keskeisistä toimenpiteistä logistiikan pullonkaulojen poistamiseksi ja logistisen järjestelmän tehokkuuden parantamiseksi.

Selvitysryhmän työn tausta-aineistona olivat aihepiiriä koskeva kirjallinen aineisto sekä keskeisten sidosryhmien kuten teollisuuden, kaupan ja logistiikkapalvelutuotannon sekä liikennehallinnon toimijat. Selvitysryhmä tarkasteli logistiikan toimintaympäristöä neljällä eri tasolla, jotka olivat: toimitusketjun hallinta, yritysten välinen materiaalivirta, kuljetusvirrat ja infrastruktuuri (kuvio 1).



Kuvio 1. Selvityksen tarkastelutasot, muutokset ja toimialaryhmittely.

2. Suomen logistinen kilpailukyky

Logistisella kilpailukyvyllä tarkoitetaan tässä selvitystyössä lähinnä Suomen ulkomaankaupan kilpailukykyä tärkeimpiin kilpailijamaihin nähden. Logistiseen kilpailukykyyn vaikuttavat kaikki tekijät, jotka vaikuttavat logistisiin kustannuksiin ja palvelutasoon. Ulkomaankaupan suuren merkityksen, maantieteellisen sijainnin ja ilmaston vuoksi toimiva logistiikka on Suomelle useita muita maita tärkeämpää.

Matalan jalostusasteen tuotannossa logistinen kilpailukyky on erityisesti kustannustehokuutta, jossa kuljetuskustannusten merkitys on suuri.

Korkean jalostusasteen tuotannossa korostuu vastaavasti hyvä toimitusketjun hallinta. Tällöin mm. oikea-aikaisen hankinnan, tehokkaan varastonkierron ja palvelulupauksen mukaisten toimitusten merkitys on yleensä huomattavasti kuljetuskustannuksia suurempi.

Kaupan alalla sekä oikea-aikainen hankinta, tehokas varastonkierto että kustannustehokkaat jakelukuljetukset ovat logistisen kilpailukyvyn keskiössä. Myös postinjakelussa jakelukuljetusten hallinta on tärkeää.

Yritysten hyvä logistinen kilpailukyky muodostuu osaamisesta, järkevistä toimintatavoista, hyvistä teknisistä ratkaisuksista, innovatiivisuudesta, työrauhasta ilman laittomien lakkojen uhkaa ja työvoiman saatavuudesta.

Yritykset voivat itse vaikuttaa kilpailukykyynsä mm. henkilöstön rekrytoinnin ja kouluttamisen, IT-järjestelmien, kuljetusjärjestelmien ja logististen prosessien kehittämisen, verkostoitumisen ja palvelujen ulkoistamisen avulla.

Suomalaisten yritysten logistiseen kilpailukykyyn vaikuttavat monet ulkoiset tekijät. Tällaisia tekijöitä ovat mm. :

- lainsäädäntö ja sen valvonta
- ympäristöasioiden kansainvälinen säätely
- liikenneinfrastruktuurin kattavuus ja taso
- raaka-aineiden ja osaavan työvoiman saatavuus
- työmarkkinasopimukset
- polttoaineiden ja energian verotus
- liikenneväylien käytöstä perittävät verot ja maksut
- kilpailijamaiden toimenpiteet
- tulliselvityksen tehokkuus ja ennakoitavuus
- tullien ja muiden veroluontoisten maksujen suuruus.

2.1 Suomen logistista kilpailukykyä edistävät ja haittaavat tekijät

Selvitysmiesryhmän kokosi haastattelu- ja tausta-aineiston perusteella Suomen tärkeimmät logistista kilpailukykyä edistävät tekijät. Haastateltavien näkemykset Suomen vahvuuksista olivat varsin yhdenmukaiset. Tärkeimmät nykyiset vahvuudet ovat (ei tärkeysjärjestyksessä):

- avoin ja toimiva yhteiskunta; matala hierarkia
- kansainvälisesti korruptiota havaittu vähän; luotettava oikeusjärjestelmä
- korkea koulutustaso ja t&k-osaaminen
- liikenneverkon kattavuus ja välityskyky pääosin riittävä
- pääosin hyvin toimivat logistiikkamarkkinat
- toimivat tullauksen sähköiset järjestelmät
- Venäjän kauttakulkuliikenne ja sen hyödyntäminen
- Gateway-asema Aasian lentoliikenteessä.

Haastateltavien näkemykset Suomen logistista kilpailukykyä haittaavista tekijöistä olivat myös suhteellisen yhtenevät. Logistisen kilpailukykyyn esteistä tärkeimpinä nousivat esiin seuraavat (ei tärkeysjärjestyksessä):

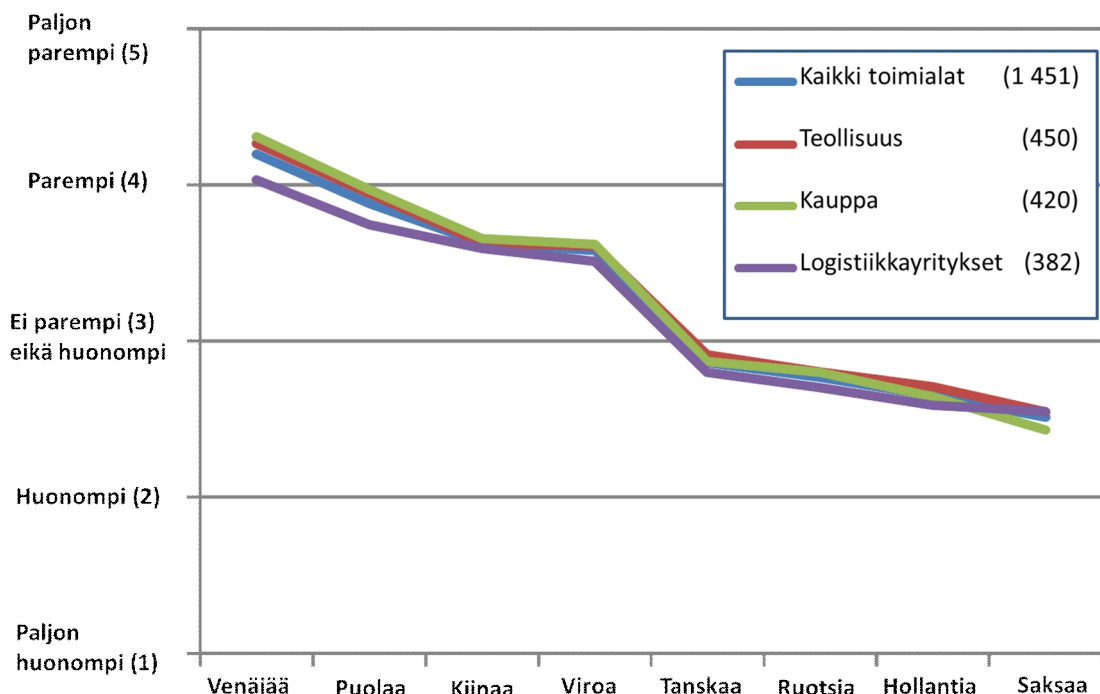
- liikenteeltä perittävien verojen ja maksujen korkea taso ja niiden jatkuvat korotukset
- liikenneverkon rapautuminen
- kuljetusalaa koskevien lupien ja säädösten kilpailijamaita usein tiukempi tulkinta
- ympärivuotisen liikennöitävyyden ongelmat
- EU:n liikennepolitiikan painottuminen Keski-Euroopan olosuhteiden mukaisesti
- ennakoivan kansainvälisen edunvalvonnan puutteet julkisella ja yksityisellä sektorilla
- logistiikkasektorin työvoiman kustannustaso useisiin kilpailijamaihin verrattuna
- suuri laittomien lakkojen määrä logistiikka-alalla kilpailijamaihin nähden
- Suomen saarimaisen sijainnin aiheuttama riippuvuus merikuljetuksista
- pitkät etäisyydet ja kustannukset useille päämarkkinoille ja kotimaassa
- ohuet tavaravirrat niin ulkomaankaupassa kuin kotimaassakin.

2.2 Yritysten arvioita Suomen logistisesta kilpailukyvyistä

2.2.1 Arviot Suomen logistisesta kilpailukyvyistä kilpailijamaihin verrattuna

Toukokuussa julkistettavaan Logistiikkaselvitys 2012:een sisällytettiin useita uusia kysymyksiä, joilla kartoitettiin yritysten ja asiantuntijavastaajien arvioita Suomen logistisesta kilpailukyvyistä.

Yksi näistä uusista kysymyksistä oli vastaajien arvio Suomen logistisesta kilpailukyvyistä verrattuna muutamiin keskeisiin kilpailijamaihin. Nämä maat olivat Saksa, Ruotsi, Tanska, Viro, Venäjä, Hollanti, Puola ja Kiina. (Kuvio 2.)

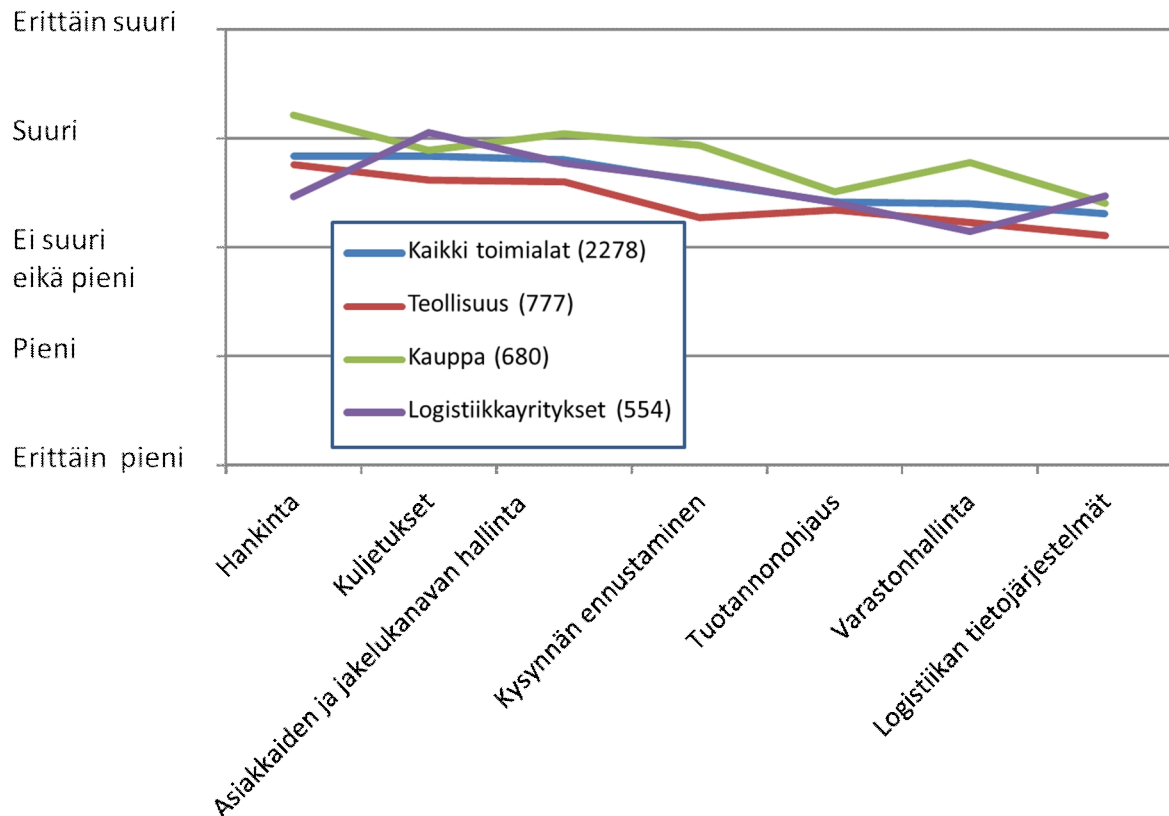


Kuvio 2. Yritysten arviot Suomen logistisesta kilpailukyvyistä verrattuna eräisiin kilpailijamaihin alkuvuonna 2012; N = 1 451. Lähde: Logistiikkaselvitys 2012 ennakkotieto.

Erot eri vastaajaryhmien välillä ovat erittäin pienet, ja vastauksista piirtyvä kuva on hyvin yhdenmukainen: Tanskaa ja Ruotsia pidetään logistisen kilpailukyvyn suhteen hieman Suomea parempina, ja Hollantia ja Saksaa vastaavasti näitä vielä parempina. Ero esimerkiksi Saksaan on selvä, mutta ei kuitenkaan valtavan suuri. Vastaavasti Viro ja Kiina ovat suomalaisarvioissa lähes samalla tasolla, molempiin verrattuna Suomen logistinen kilpailukyky on selvästi parempi; järjestyksessä seuraavat Puola ja selvästi viimeisenä erottuva Venäjä.

2.2.2 Yritysten arvioita logistisesta kilpailukyvyystään

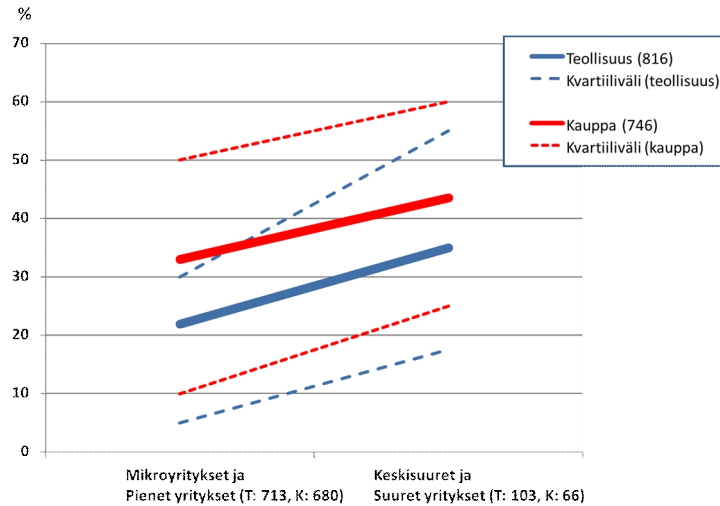
Logistiikkaselvitys 2012:n ennakkotietona alkuvuonna 2012 kerätyt tiedot logistiikan eri osa-alueiden merkityksestä yritysten kilpailukyvyylle on esitetty Kuviossa 3. Siinä korostuvat mm. hankintatoimi, kuljetusten ja jakelukanavien hoitaminen sekä kysynnän ennustaminen. Toimialojen välillä on joitakin selkeitä eroja.



Kuvio 3. Teollisuuden, kaupan ja logistiikka-alan yritysten arviot logistiikan eri osa-alueiden merkityksestä kilpailukyvyylleen alkuvuonna 2012; N = 2278. Lähde: Logistiikkaselvitys 2012 ennakkotieto.

Yrityskoko ja päätoimiala vaikuttavat oleellisesti siihen, kuinka suuri logistiikan merkitys kokonaiskilpailukyvyyn muodostumisessa yritysten arvioiden mukaan on. Vaihteleväli yritysten vastauksissa on myös varsin suuri (Kuvio 4). Pelkistään voisi todeta vastausten perusteella, että:

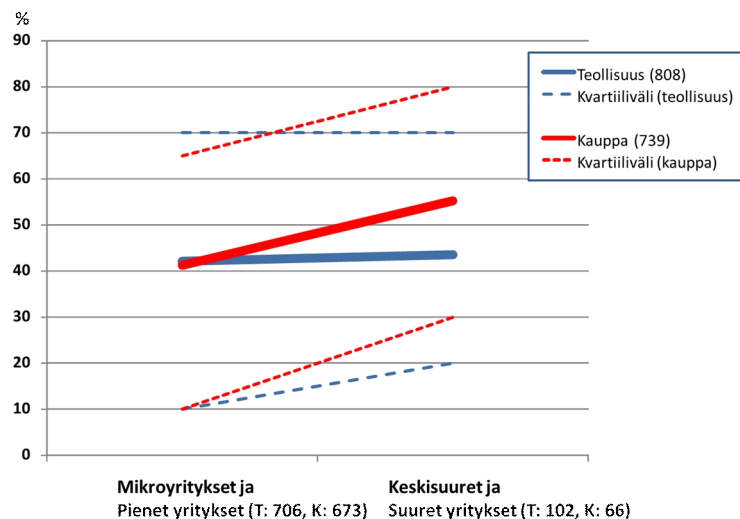
- kaupan alalla yli 1/3 kokonaiskilpailukyvyystä syntyy logistiikan ja toimitusketjun hallinnasta; keskisuurilla ja suurilla yrityksillä osuus on noin 1/2, ja
- teollisuudessa yli 1/5 kokonaiskilpailukyvyystä syntyy logistiikan ja toimitusketjun hallinnasta; keskisuurilla ja suurilla yrityksillä osuus on yli 1/3.



Kuvio 4. Teollisuuden ja kaupan alan yritysten arviot logistiikan osuudesta (%) kokonaiskilpailukyvyystään alkuvuonna 2012; Keskiarvot ja kvartiilivälit päätoimialoit-
tain N = 1 562. Lähde: Logistiikkaselvitys 2012 ennakkotieto.

Edelleen selvitetiin, kuinka suureen osaan logistiikkatoimintojaan yritys voi suoraan vaikuttaa omilla toimenpiteillään. Yrityskoko ja (pää)toimiala vaikuttavat vastauksiin. Vaihteluväli vastauksissa on suuri (kuvio 5). Pelkistään voisi todeta, että:

- kaupan alalla yritykset voivat vaikuttaa suoraan noin puoleen logistisesta kilpailukyvyystään; keski-suuret ja suuret yritykset pieniä selvästi enemmän.
- teollisuudessa yritykset voivat vaikuttaa suoraan noin 40 %:iin logistisesta kilpailukyvyystään; yrityskoolla ei ole selvää vaikutusta, mutta toimialalla on.



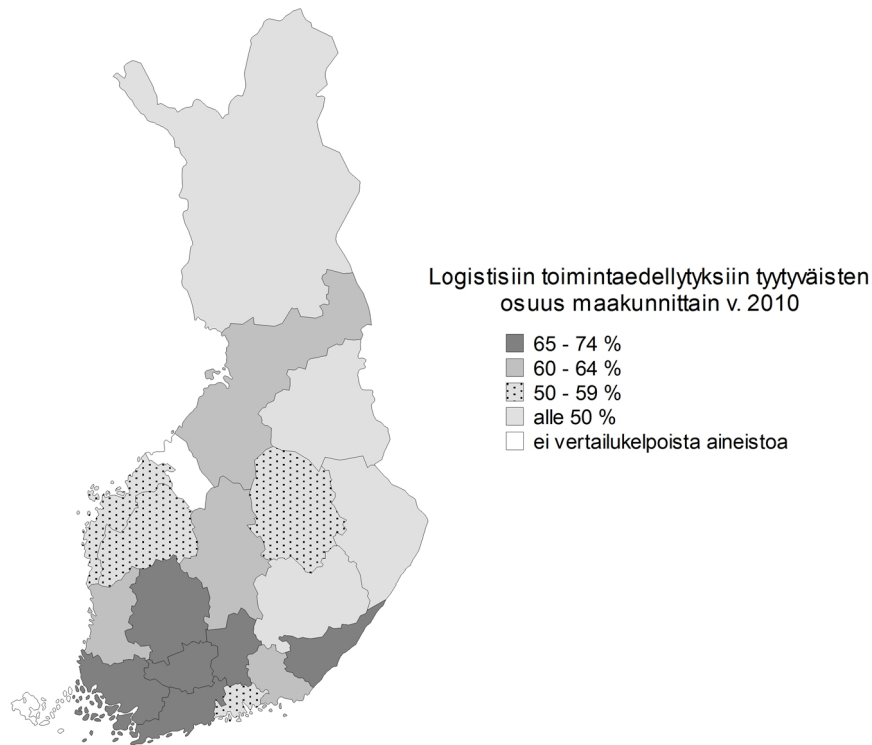
Kuvio 5. Teollisuuden ja kaupan alan yritysten arviot siitä, kuinka suureen osaan (%) logistisesta kilpailukyvyystään he voivat suoraan vaikuttaa; N = 1 547. Keskiarvot ja kvartiilivälit päätoimialoittain Lähde: Logistiikkaselvitys 2012 ennakkotieto.

2.2.3 Yritysten tyytyväisyys sijaintiinsa Suomessa

Kansalliseen logistiikkaselvitykseen vastanneet yritykset arvioivat vuosina 2006, 2009, 2010 sekä vuonna 2012 yrityksensä sijaintipaikkakunnan toimintaedellytyksiä seuraavista näkökulmista:

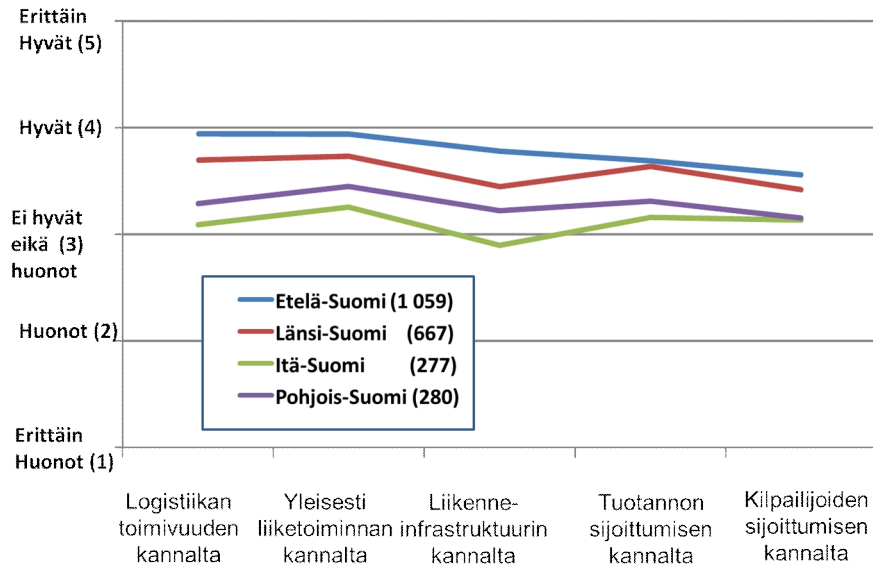
- yleinen liiketoiminta
- tuotannon sijoittuminen
- logistiikan toimivuus/ tehokkuus
- liikenneinfrastruktuuri
- kilpailijoiden sijoittuminen.

Kunkin näkökulman osalta laskettiin maakunnan vastaajista edellytyksiä hyvänä tai erittäin hyvänä pitävien osuus, ja näistä on laskettu keskiarvo. Tyytyväisimpiä toimintaedellytyksiin oltiin Uudellamaalla, Päijät-Hämeessä, Etelä-Karjalassa, Kanta-Hämeessä, Varsinais-Suomessa ja Pirkanmaalla. Sitä vastoin Lapin, Etelä-Savon, Kainuun ja Pohjois-Karjalan vastaajat arvioivat maakuntansa logistiset toimintaedellytykset muita maakuntia heikommaksi (kuvio 6).

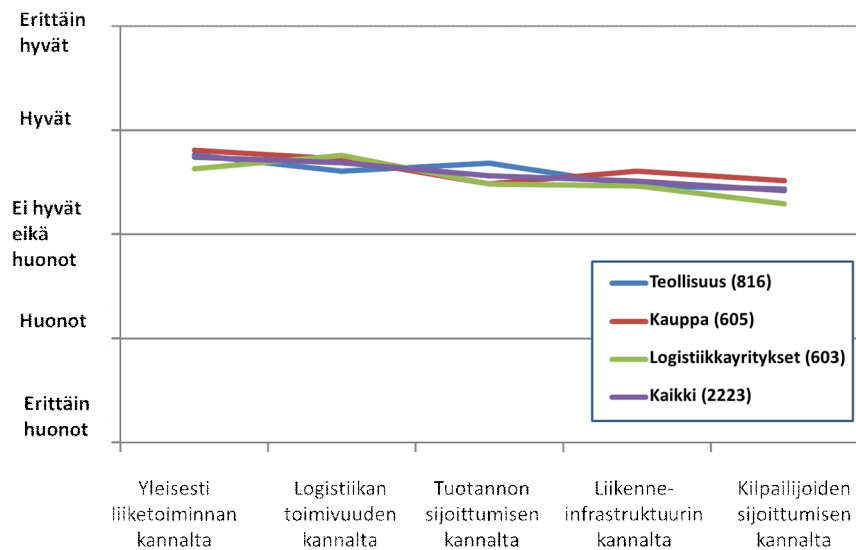


Kuvio 6. Maakuntien kokonaissijoitus logististen toimintaedellytysten mukaan vuonna 2010

Sijaintiinsa tyytyväisten tai erittäin tyytyväisten vastaajien osuus koko maassa nousi vuodesta 2008 2-3 %-yksikköä kaikissa muissa logistisen toimivuuden ulottuvuuksissa paitsi sijoittumisessa kilpailijoiden kannalta. Tässä osiossa laskua oli 1,0 %-yksikköä ja sen osalta vuoden 2010 keskiarvo oli 48,3 %. Muissa neljässä ulottuvuudessa vastaava tyytyväisten tai erittäin tyytyväisten osuus oli v. 2010 54–64 %:n välillä. Luvuissa ovat mukana kaupan, teollisuuden ja logistiikkayritysten vastaajat, joiden yhteenlaskettu koko maan keskiarvo v. 2008 oli 57,0 % ja v. 2010 jo 59,0 %. Luvuissa ovat mukana kaikki viisi ulottuvuutta. Ahvenanmaan ja Keski-Pohjanmaan vastaajamäärä oli alle 20, ja ne on sen vuoksi jätetty vertailusta pois.



Kuvio 7. Yritysten arviot logistista toimintaedellytyksistään alueittain (NUTS 2-taso) alkuvuonna 2012; $N = 2\,283$. Lähde: Logistiikkaselvitys 2012 ennakkotieto.



Kuvio 8. Yritysten arviot logistista toimintaedellytyksistään päätoimialoittain alkuvuonna 2012. $N = 2\,223$. Lähde: Logistiikkaselvitys 2012 ennakkotieto.

Tammi-helmikuussa 2012 kerätyn aineiston (Logistiikkaselvitys 2012) mukaan erot maan eri osien välillä ovat samantyyppiset kuin aiempinakin tarkasteluvuosina 2006, 2009 ja 2010. Kuviossa 7 erot on esitetty NUTS 2- tason suuralueittain; ero on suurin Etelä-Suomen ja Itä-Suomen välillä. Erot vastaajien toimialojen mukaan ovat sitä vastoin hyvin pienet, samoin kuin ne olivat aiempinakin tarkasteluvuosina 2006, 2009 ja 2010. Myös erot tarkasteltujen muuttujienkin välillä ovat vastaajaryhmittäin varsin pienet. (Kuviot 7 ja 8)

2.3 Suomi kansainvälisen kilpailukyvyn indikaattoreissa

Suomi sijoittuu varsin korkealle useissa kansainvälisissä kilpailukykyä mittaavissa vertailuissa (Taulukko 1). Näistä mm. World Economic Forumin Global Competitiveness Indexissä Suomi on sijoittunut ensimmäiseksi useamman vuoden peräkkäin. Vuoden 2010–2011 indeksissä sijoitus oli 7. ja vuonna 2011-2012 4. noin 140 maan joukosta.

Myös sveitsiläisen IMD:n World Competitiveness Yearbookissa sijaluku oli erittäin korkea joitakin vuosia sitten, mutta on nyt 19. kaikkiaan 58 maasta. Molemmat indikaattorit perustuvat osin talouselämän edustajien haastatteluihin ja osin tilastotietoon maan taloudellisesta tilasta.

Suomi sijoittuu korkealle myös Maailmanpankin Doing Business- vertailussa, joka arvioi liiketoiminnan yleisiä edellytyksiä ja esteitä. Se toteutetaan pääosin kansallisin haastatteluina. Doing Business- vertailussa Suomen sijaluku v. 2011 oli 13. ja v. 2012 11. kaikkiaan 183 maan joukossa.

World Economic Forum julkaisi kesällä 2008 ja 2010 laajan vertailun maiden ulkomaankaupan toimivuudesta (Enabling Trade Index, ETI). Siihen on koottu laajasti tilastotietoa sekä olemassa olevia ulkomaankaupan kuljetuksiin, rajanylityksiin ja tullin toimintaan liittyviä kyselyaineistoja WEF:n haastatteluaineistojen lisäksi. Näistä muodostettujen 10 ns. pilarin pohjalta on laskettu kunkin maan kokonaissijoitus. Suomi oli vuoden 2010 ETI-vertailun 125 maan joukossa 12. WEF julkaisee seuraavan ETI:n toukokuussa 2012.

Taulukko 1. Suomi ja eräät verrokkimaat kilpailukyvyn ja logistiikan toimivuuden kansainvälisissä vertailuissa

		Suomi	Ruotsi	Saksa	Viro	Puola	Venäjä	Maita vertailussa
Logistics Performance Index	2007	15	4	3	47	40	99	150
	2010	12	3	1	43	30	94	155
Liner Shipping Connectivity Index	2010	71	31	7	88	74	45	163
	2011	80	38	4	112	43	59	162
Enabling Trade Index	2008	7	3	8	25	45	103	118
	2010	12	4	13	23	58	114	125
Doing Business	2011	13	9	19	18	59	124	183
	2012	11	14	19	24	62	120	183
Global Competitiveness Index	2010-2011	7	2	5	33	39	63	139
	2011-2012	4	3	6	33	41	66	142
World Competitiveness Yearbook	2010	19	6	16	34	32	51	58
	2011	15	4	10	33	34	49	59
EIU Digital Economy Ranking	2009	10	2	17	24	39	59	70
	2010	4	1	18	25	39	59	70
Newsweek	2010	1	3	12	32	29	51	100

ETI-selvityksen osina oli käytetty mm. Maailmanpankin Logistics Performance Index-mittaristoa sekä UNCTAD:n tuottamaa maiden kytkeytyvyyttä konttilinjaliikenteeseen kuvaavaa Liner Shipping Connectivity Index- vertailua (LSCI).

LSCI-vertailu perustuu Containerisation International- lehden tietokantaan konttiliikenteen alusten frekvensseistä, koosta, kuljetusmääristä ja suorien yhteyksien määrästä. On huomattava, että ro-ro- liikennettä ei tausta-aineistossa ole, minkä vuoksi Suomen vuoden 2011 sijoitus (80) 162 maan joukossa on alhainen. Myös muutami-

en muiden vahvasti ro-ro-liikenteeseen tukeutuvien maiden (mm. Norja ja Irlanti) sijoitus oli LSCI:ssä alhainen.

Muita kilpailukykyä ja yhteiskunnan toimintaedellytyksiä kuvaavia vertailuja ovat mm. IBM:n ja Economist Intelligence Unitin (EIU) Digital Economy Ranking. Siinä 100 maata on asetettu paremmuusjärjestykseen sen perusteella, miten tietoyhteiskunnan sekä informaatio- ja kommunikaatioteknologian tila vastaa tulevaisuuden haasteisiin. Vuonna 2009 Suomi sijoittui vertailussa sijalle 10. ja vuonna 2010 Suomen sijoitus oli 4.

Muun muassa Newsweekin v. 2010 julkaisema Best Countries in the World- vertailussa Suomi oli ensimmäinen. Suomen ykköstilan lisäksi olennainen viesti oli se, että kaikki mukana olleet Pohjoismaat sijoittuivat vertailussa kymmenen parhaan joukkoon. Newsweekin vertailun useista ulottuvuuksista keskeisimmin logistiikkaan ja taloudellisen toiminnan helppouteen liittyvässä mittarissa "economic dynamism" Suomi sijoittui mukana olleiden 183 maan joukossa sijalle 8.

2.4 Suomi maailmanlaajuisessa Logistics Performance Index- mittaristossa

Maiden ulkomaankaupan logistisen "toimivuuden" tai "helppouden" arviointia varten Maailmanpankki julkaisi yhdessä Turun kauppakorkeakoulun logistiikan aineen kanssa kehitetyn maailmanlaajuisen Logistics Performance Index (LPI)- vertailun ensimmäisen kerran marraskuussa 2007. LPI 2007 kattoi 150 maata ja tammikuussa 2010 julkaistu LPI 2010 yhteensä 155 maata. LPI 2012- raportti julkaistaan huhtikuussa 2012, joten tuorein nyt käsillä oleva vertailuaineisto on LPI 2010.

LPI-kyselyyn vastasi kummallakin kerralla yli 900 kansainvälisen huolinnan ja logistiikan ammattilaista ympäri maailman. Internet-pohjainen kysely oli saatavilla englannin, ranskan, espanjan, kiinan ja venäjän kielillä.

Kukin vastaaja sai arvioitavakseen kahdeksan maata oman maansa lisäksi. Tässä kansainvälisessä osiossa (ns. International LPI) arvioitavat käytännönläheiset osa-alueet olivat: rajanylitys ja tullin toiminta, liikenne- ja teleinfrastrukturi, kv. kuljetusten saatavuus, logistiikan osaamistaso, lähetysten seurannan helppous sekä lähetysten oikea-aikaisuus (taulukko 2). Nämä arviot tulivat siis tarkastelumaan ulkopuolelta.

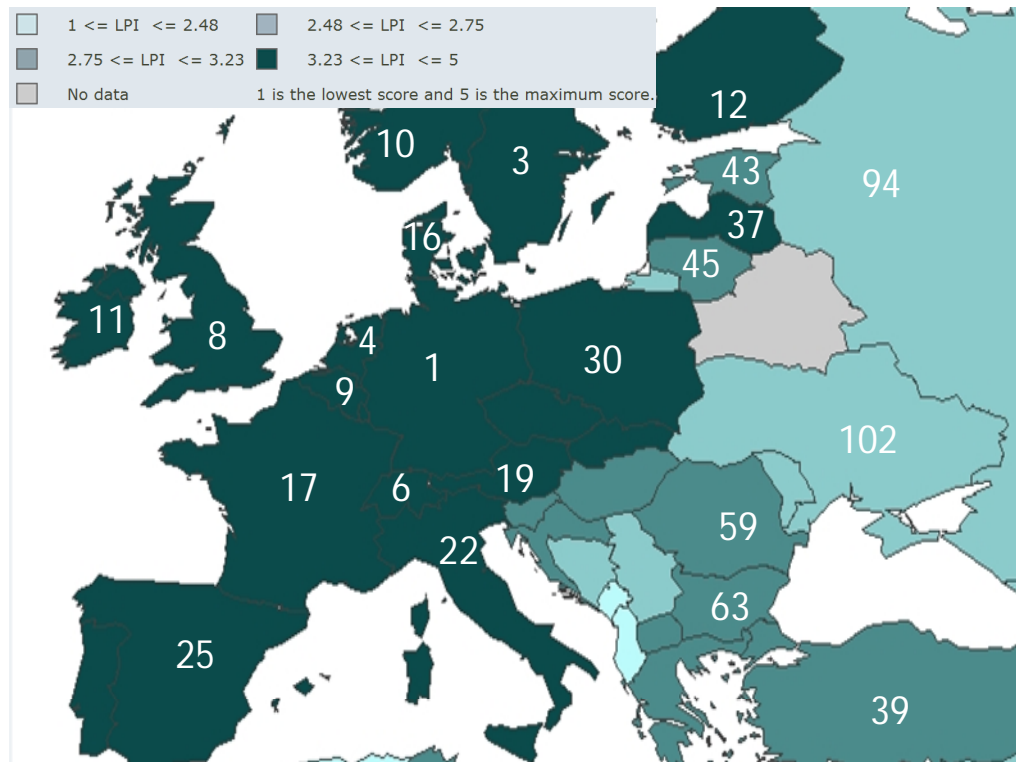
Taulukko 2. LPI-kyselyn kansainvälisen osion ulottuvuudet

LPI-kyselyn osa-alueet (International LPI)	Muuttujanimi kuvioissa
a) Tullin ja muiden rajaviranomaisten toiminta tullausprosesseissa	Tullauksen toimivuus
b) Liikenne- ja tietoliikenneinfrastruktuurin taso	Liikenneinfrastruktuurin taso
c) Hinnaltaan kilpailukykyisten kuljetusten saatavuus	Kuljetusten saatavuus
d) Logistiikkapalveluiden laatu ja palveluntarjoajien osaaminen	Logistiikan laatu ja osaaminen
e) Mahdollisuus seurata lähetysten kulkua	Lähetysten seuranta
f) Todennäköisyys, että ulkomaanlähetykset saapuvat luvatussa ajassa	Toimitusten oikea-aikaisuus

Vastaajaa pyydettiin lisäksi arvioimaan oman maansa toimintaympäristöä (ns. Domestic LPI) mm. seuraavista ulkomaankaupan ja kuljetusten osa-alueista: infrastruktuurin laatu, palveluntuottajien kyvykkyys ja rajanylitysten toimivuus. Rajanylitysten

vaatimaa aikaa ja kustannuksia kysyttiin useilla eritavoilla. Näiden osalta Suomi sijoittui vertailussa mukana olleista maista tehokkaimpien ja toimivimpien joukkoon.

LPI perustuu alan toimijoiden arvioihin kunkin maan ulkomaankaupan logistiikan toimivuudesta. Yhteensä yli 5 500 maa-arviota muodostavat kattavan tietokannan, joka korreloi erittäin hyvin mm. olemassa olevien taloudellista kehitystä kuvaavien vertailu- ja tilastoaineistojen kanssa. Interaktiivinen tilastoaineisto ja LPI 2007 ja LPI 2010 raportit (Arvis et al. 2007 sekä 2010) löytyvät osoitteesta www.worldbank.org/lpi.



Kuvio 9. Eräiden Euroopan maiden Logistics Performance Index 2010 sijaluvut 155 maan vertailussa. Karttapohjan värit LPI-pistemäärän neljänneksen (kvartiili) mukaan. (Arvis et al. 2010)

Toteutustapansa ja kohderyhmänsä vuoksi LPI kuvaa maan toimivuutta erityisesti yksiköitynä kuljetettavien jalostettujen tuotteiden kaupassa, joissa logistiikka- ja huolintatoiminta on usein keskeisesti mukana.

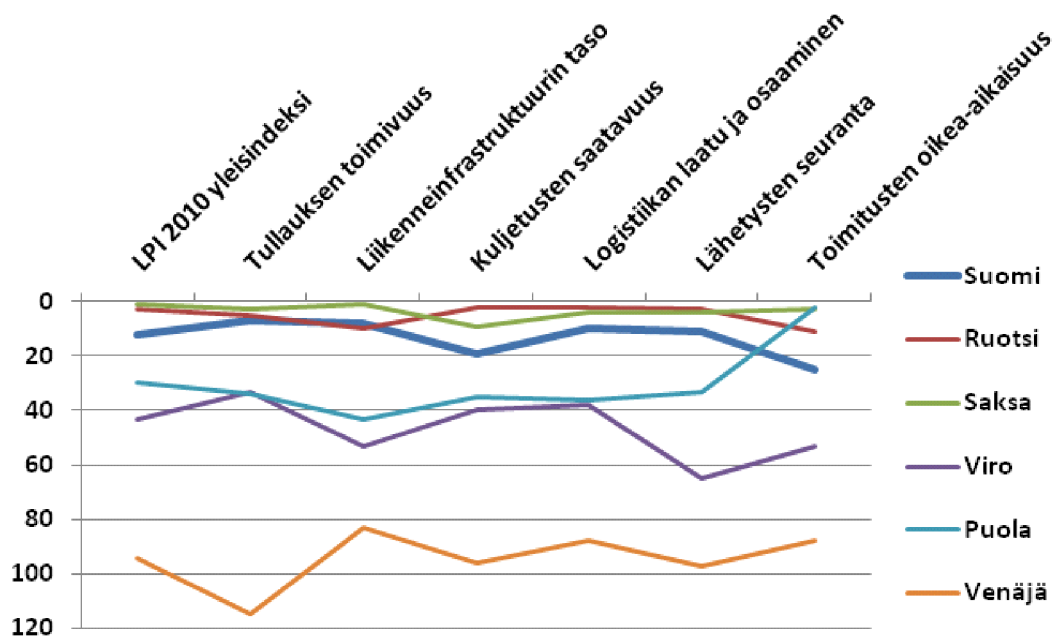
Suomen sijaluku v. 2010 oli 12, kun se edellisen kerran oli 15. Suomi sijoittui parhaaseen kymmenykseen kummallakin kertaa muiden Pohjoismaiden tavoin (pl. Islanti), mikä on erinomainen saavutus. Absoluuttiset erot pistemäärissä parhaan kymmenyksen joukossa ovat kuitenkin varsin pienet (kuvio 9).

Tuloksia tulkittaessa on syytä muistaa, että kyselytutkimuksessa useista osa-alueista koottu sijaluku ei menetelmästä johtuen ole yksiselitteisen tarkka. Tilastollisesti kyseessä on ns. luottamusväli, johon (tässä) maa sijoittuu. Vaihteluvälin suuruuteen vaikuttaa mm. maakohtaisten arvioiden määrä ja hajonta. Suomen v. 2010 sijoituksen vaihteluvälin yläraja oli 5 ja alaraja 19. (ks. Arvis et al. 2010).

Vuoden 2007 kokonaissijoituksen osatekijöistä Suomi sijoittui parhaiten lähetysten seurannan helppoudessa (2.), kun sijaluku muissa osatekijöissä oli 14. ja 17. välillä – kansainvälisten kuljetusten saatavuutta lukuun ottamatta, jossa sijaluku oli 30.

Vuoden 2010 International LPI-tuloksissa heikoimmat osa-alueet olivat toimitusten oikea-aikaisuus (25.) ja kuljetusten saatavuus (19.). Muissa osa-alueissa sijoitus oli 7. (tullaustoiminta) ja 11. (lähetysten seuranta) välillä. Sekä vuoden 2007 että 2010 tulokset kuvastavat varsin hyvin Suomen sijaintia yleensä ainakin yhden välilaivauksen päässä maailman kuljetusten valtavirroista.

LPI 2010- kokonaisvertailussa Saksa sijoittui ensimmäiseksi, ja kehittyneet teollisuusmaat sijoittuivat yleensäkin hyvin. Niin kokonais- kuin osasijoitustenkin osalta erot vaikkapa uusiin EU:n jäsenmaihin (tässä esimerkkinä Viro ja Puola) ovat vielä selvät. Muiden uusien EU-jäsenmaiden tapaan molemmat paransivatkin sijoitustaan, ja esimerkiksi Puolan sijoitus toimitusten oikea-aikaisuudessa oli v. 2010 erittäin hyvä. (kuvio 10).



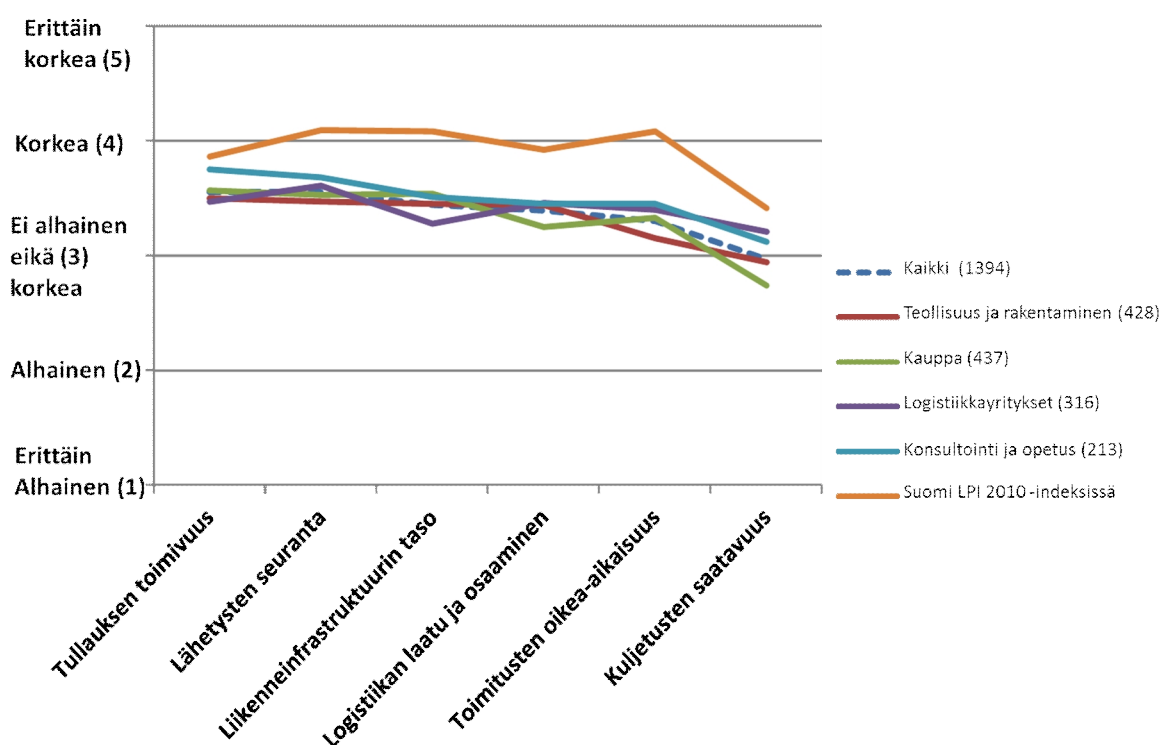
Kuvio 10. Logistics Performance Index 2010- vertailun yleisindeksi ja osatekijät Suomessa ja eräissä lähimaissa. Luvut tarkoittavat sijalukua 155 maan joukossa. (Arvis et al. 2010).

Esimerkiksi Venäjä sijoittui LPI-tarkastelussa heikosti. Sen kokonaissijoitusta vuosien 2007 ja 2010 tuloksissa pudottivat ennen muuta alhaiset pisteet tullausprosessin sekä lähetysten seurannan osioissa. Myös kilpailukykyisten kuljetusten saatavuus on arvioitu varsin huonoksi.

2.5 Logistiikkaselvitys 2010 ja 2012 -tulokset LPI –vertailun mittarein

Logistics Performance Index:n kansainvälisen osion vertailutulokset perustuvat tarkasteltavan maan ulkopuolelta tuleviin arvioihin. Nämä ns. International LPI-osion luvut kuvastavat siis sitä, millaisena tarkastelumaan ulkomaankaupan logistista toimintaympäristöä muun maalaisten alan ammattilaisten piirissä pidetään.

Vertailevaa tutkimusta LPI:n osalta maan sisällä kerätyn tiedon ei ole julkaistu, joten tätä vastaava osio lisättiin Logistiikkaselvitys 2010- kyselyyn, ja se toistettiin myös tammi-helmikuussa kerätyssä Logistiikkaselvitys 2012-kyselyssä. Vastaukset havainnollistavat, miten suomalaisvastaajien käsitys LPI:n eri ulottuvuuksista ja sen yleisindeksistä poikkeaa ulkomaisten vastaajien arvioista.

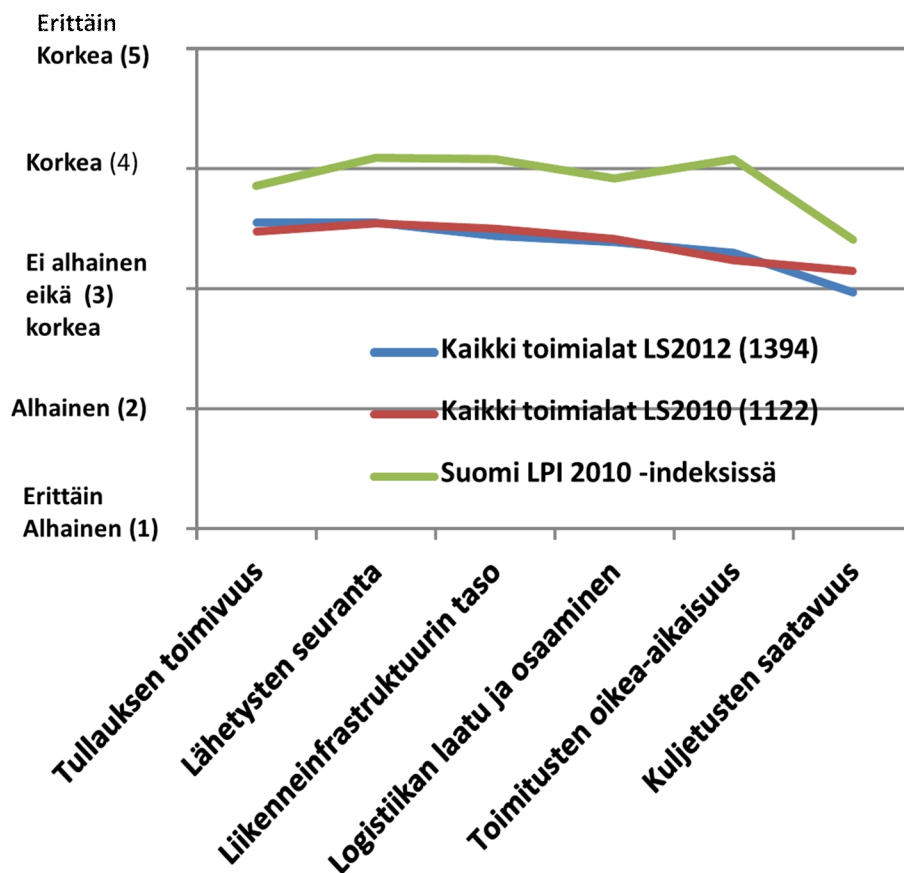


Kuvio 11. Suomen pistemäärät Logistics Performance Index 2010- vertailussa sekä yli 2 000 suomalaisten vastaajien arvioimana v. 2012. LPI=Arvis et al. 2010; Logistiikkaselvitys 2012 ennakkotieto (N=1 394)

Noin 2 500 suomalaisvastaajan arviot alkuvuonna 2012 samoin kuin yli 1 800 suomalaisen vastaajan arviot vuonna 2010 käyttäytyvät hyvin samansuuntaisesti LPI 2010:n eri osatekijöiden kanssa (muuttuja "Suomi LPI-indeksissä"), eli niiden "profiili" on varsin samanlainen. Suomalaisvastaajien arviot eri osatekijöiden keskinäisestä järjestyksestä tai toimivuudesta ovat siis hyvin samantapaiset kuin ulkomaistenkin vastaajien (kuvio 11).

Suomalaisvastaajien antamat pistemäärät ovat kuitenkin kaikissa osa-alueissa kansainvälisiä arvioita alemmat. Suurin ero niin vuonna 2010 kuin vuonna 2012 Suomesta kerätyssä aineistossa on toimitusten oikea-aikaisuudessa, jossa kotimaiset vastaajat ovat huomattavasti LPI-aineiston ulkomaisia vastaajia kriittisempiä. Pienin

ero vuonna 2012 oli tullauksen toimivuudessa, kun se Logistiikkaselvitys 2010 aineistossa oli kilpailukykyisten kuljetusten saatavuudessa.



Kuvio 12. Suomen pistemäärät Logistics Performance Index 2010-verailussa osatekijöittäin sekä suomalaisten vastaajien arviot v. 2010 ja v. 2012. LPI=Arvis et al. 2010; Logistiikkaselvitys 2010 (N= 1 122) ja 2012 (N=1 394); Lähde: Logistiikkaselvitys 2012 ennakkotieto.

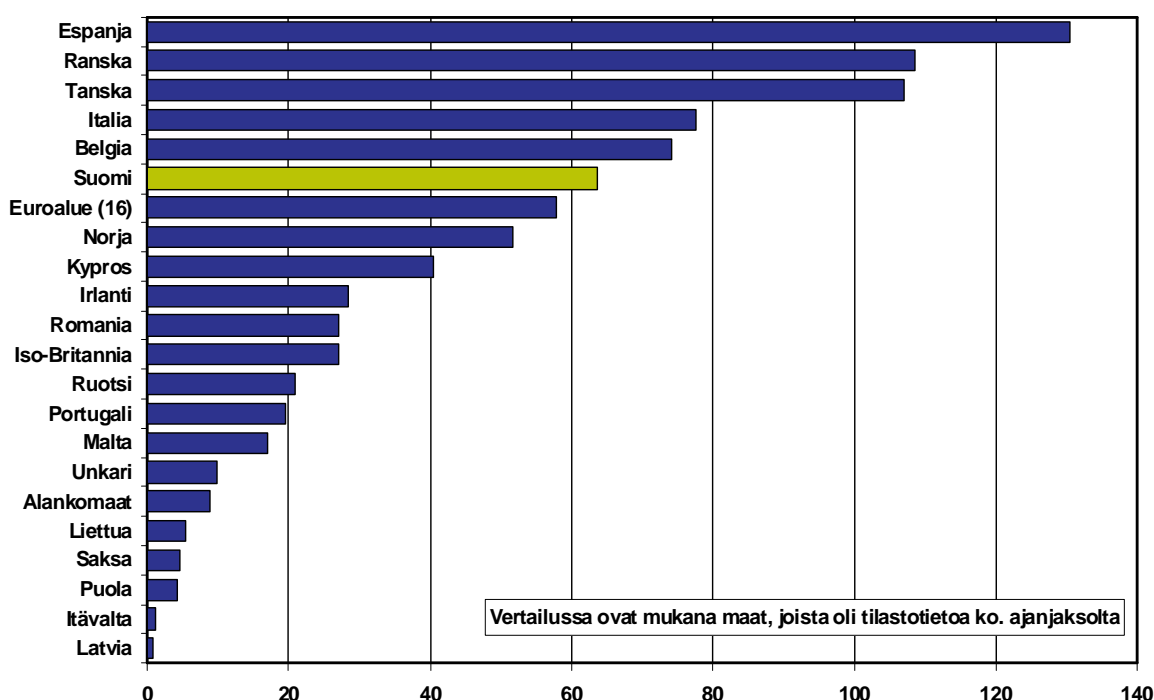
Eri vastaajaryhmien (teollisuus, kauppa jne.) näkemykset olivat varsin yhteneväiset vuosina 2010 ja 2012. Myös vastaajaryhmien yhteenlaskettu "profiili" vuosina 2010 ja 2012 oli lähes identtinen, vain arvio kansainvälisten kuljetusten saatavuudesta v. 2012 oli hieman vuoden 2010 vastaavaa alhaisempi (kuvio 12).

Erot LPI-indeksin osatekijöihin kuvastanevat sitä, että varsin korkeaan palvelutasoon tottuneilla suomalaisvastaajilla kriittisyys palvelutason eri osatekijöitä kohtaan on suurempi kuin arvioitaessa Suomea ulkomailta suhteessa muihin maihin.

2.6 Työmarkkinat ja logistinen kilpailukyky

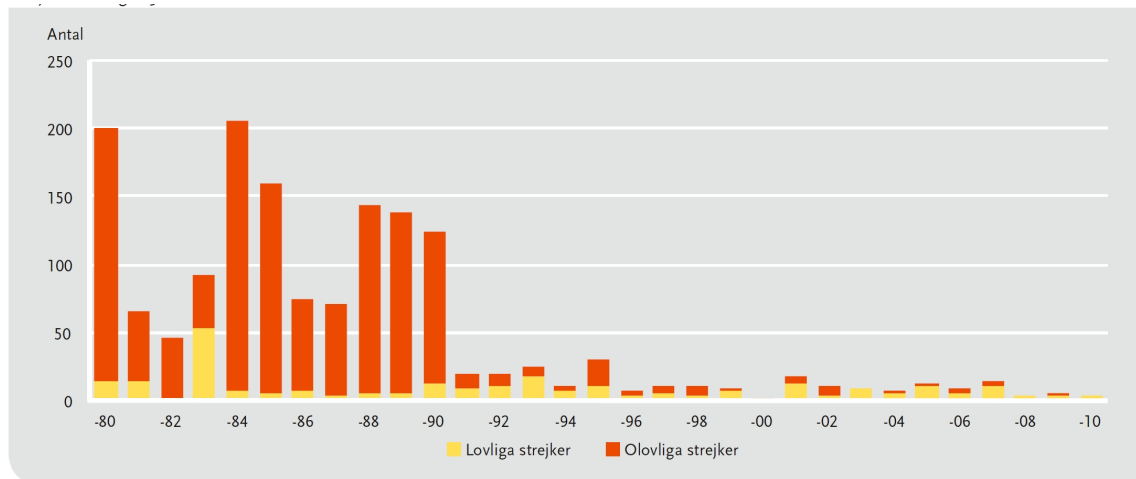
Ulkomaankaupan palveluiden ja viranomaistoimintojen häiriöttömyys niin kotimaassa kuin rajan ylittävässä liikenteessä on olennainen osa logistista kilpailukykyä. Kaikilla toimialoilla työmarkkinat kehittyvät laillisiin toimin, ja lakko-oikeus on osa toimivaa yhteiskuntaa. Sen sijaan laittomien työtaisteluiden haitalliset vaikutukset ulkomaankaupasta riippuvien maiden ja näissä toimivien yritysten kilpailukyvyille ovat ennakkoimattomuudessaan usein merkittävät.

Eurostatin tilaston mukaan Suomessa työtaisteluissa menetettiin vuosina 2000–2008 vuosittain keskimäärin noin 65 työpäivää 1000 työntekijää kohti. Vastaava luku esimerkiksi Ruotsissa oli noin 20 työpäivää ja Saksassa alle 10 työpäivää (kuvio 13).

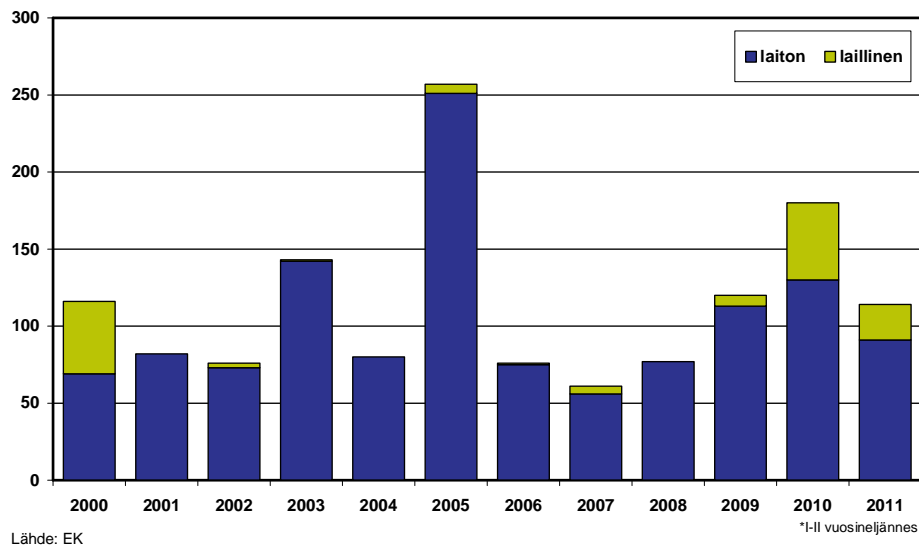


Kuvio 13. Työtaistelussa menetetyt työpäivät keskimäärin vuodessa 1000 työntekijää kohden EU-maissa vuosina 2000–2008. Lähde: EK ; tilastolähde: Eurostat.

Ruotsissa lakkojen määrä väheni erittäin merkittävästi kun työmarkkinalainsäädäntöä muutettiin v. 1992 (kuvio 14). Eräs merkittävimmistä muutoksista oli, että työntekijä voidaan tuomita sakkoon, mikäli lakko ei ole ammattijärjestön hyväksymä. Tämä on merkittävä ero Suomeen verrattuna.



Kuvio 14. Lakkojen määrä Ruotsissa ja niiden laillisuus yritysten ilmoituksen mukaan 1980-2010. Lähde: Svenskt näringsliv; tilastolähde: Medlingsinstitutet.



Kuvio 15. Lakkojen määrä EK:n aloilla ja niiden laillisuus yritysten ilmoituksen mukaan 2000-2011. Lähde: EK

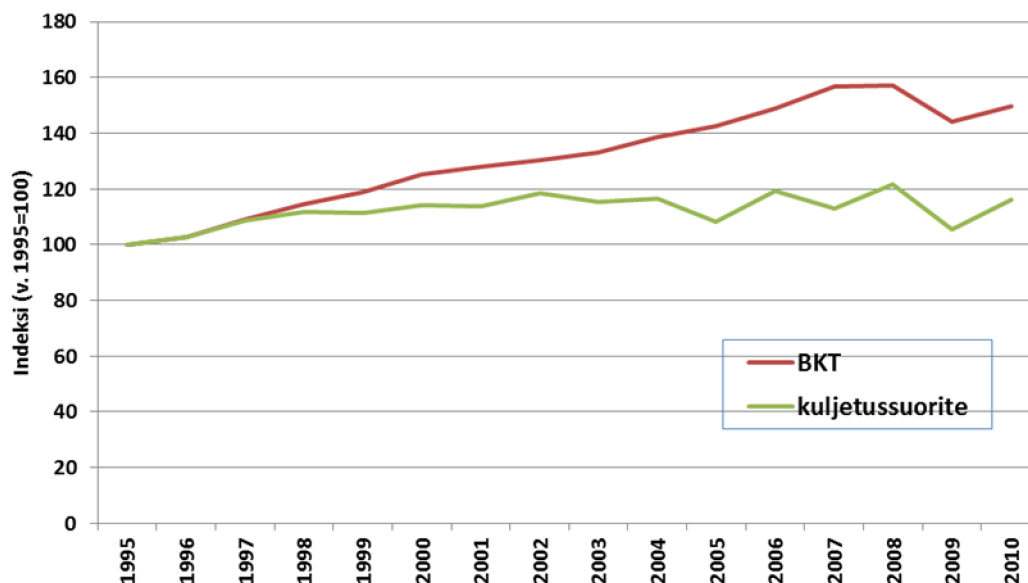
Laittomien työtaisteluiden vaikutukset erityisesti logistiikka-alalla heijastuvat välittömästi koko elinkeinoelämään ja kilpailukykyyn, ja tässä suhteessa Ruotsin tilanne on selvästi Suomea parempi. Suomessa laittomia lakkoja on viime vuosina esiintynyt pääsääntöisesti juuri logistiikka-alalla. Elinkeinoelämän Keskusliiton jäsenyrityksissä oli vuosina 2009–2011 vuosittain yli sata lakkoa, joista yritysten mukaan suurin osa oli laittomia (kuvio 15).

3. Logistiikkapalveluiden kysyntä

3.1 Logistiikkapalveluiden kysyntä vuoteen 2010

Kuljetusten kuten muidenkin logistiikkapalvelujen kysyntä on johdettua kysyntää. Esimerkiksi tuoreen ruotsalaistutkimuksen mukaan¹ vuosina 1960-2007 BKT:n muutokset selittivät pääosan tonnikipometreissa mitatun kuljetuskysynnän pitkän aikavälin (yli 16 vuotta) muutoksesta Ruotsissa. Sen sijaan lyhyen (1-4 vuotta) ja keskipitkän aikavälin (4-16 vuotta) vaihtelut olivat jopa 8 %-yksikköä pitkän aikavälin trendin yli tai alle, ja niihin vaikuttivat BKT:n lisäksi muutokset tuonnin ja viennin rakenteessa ja määrissä. Havaintona oli, että mikäli BKT:n kasvutrendi oli alle 1,2 %, kuljetuskysyntä väheni. Kun BKT kasvutrendi oli yli 2,5 %, kuljetuskysyntä kasvoi BKT:ä nopeammin. BKT:n ja kuljetuskysynnän kasvun eriytymistä (ns. decoupling) ei Ruotsin aineistossa havaittu aikavälillä 1960-2007.

Vuosina 1995-2010 kuljetussuoritteiden ja BKT:n kehitys Suomessa ei täysin vastaa Ruotsin pidemmän aikavälin tarkastelua (kuvio 16), mutta on huomattava, että tarkastelujen aikajänne ja alkuvuosi ovat selvästi erilaiset. Pitkällä aikavälillä myös Suomessa BKT:n kehitys on keskeinen kuljetuskysynnän ajuri. Viennin ja tuonnin muutokset ovat lyhyemmällä aikajänteellä vaikuttaneet kuljetuskysyntään merkittävästi – Suomessa ehkä jopa enemmän kuin Ruotsissa.



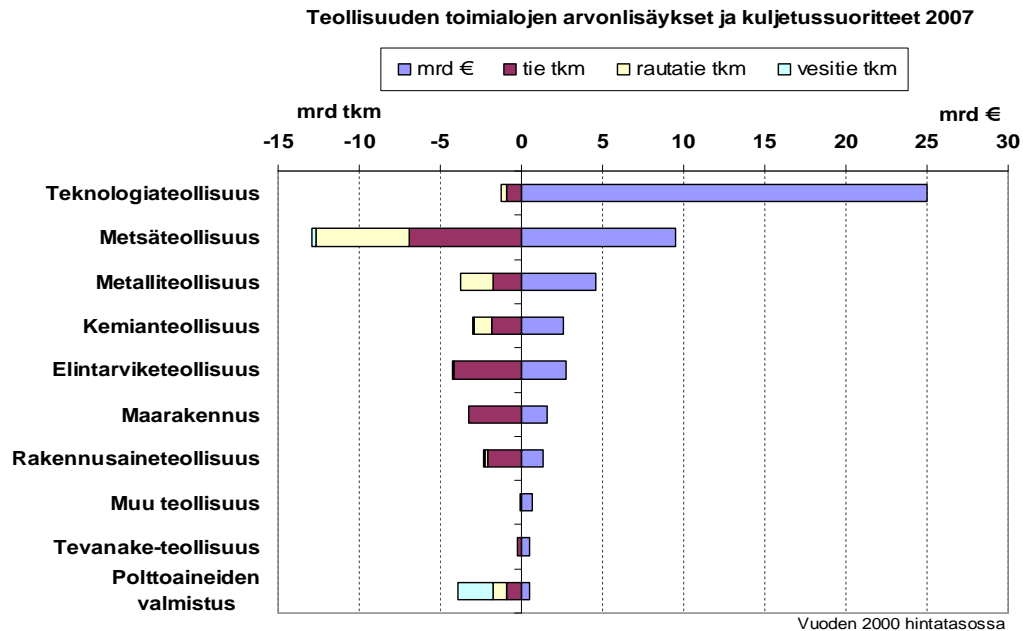
Kuvio 16. Suomen bruttokansantuotteen (BKT) ja tonnikipometreissa mitatun kuljetussuoritteiden kehitys vuosina 1995-2010; 1995 = 100 (Lähde: Ramboll).

Suomen logistiikkamarkkinoiden kehitykseen merkittävimmin vaikuttavia tekijöitä ovat Suomen teollisuustuotanto ja sen rakenne, kotimainen kulutus ja investoinnit, Venäjän taloudellinen kehitys ja Suomen asema Venäjän kauttakulkumaana. Kauppa

¹ Andersson, F.G.A ja Elger, T. (2012) Swedish Freight Demand – Short, Medium and Long-term Elasticities, Journal of Transport Economics and Policy, 46, 1, January 2012, 79-97

sekä kuljetus- ja jakelujärjestelmien kehitys vaikuttavat myös osaltaan logististen palvelujen kysynnän määrään.

Metsäteollisuus on selkeästi merkittävin kuljetustarvetta synnyttävä teollisuuden ala Suomessa. Tämä perustuu toisaalta alan tuotannon suureen arvonlisäykseen että suureen kuljetustarpeeseen arvonlisäystä kohti (kuvio 17).

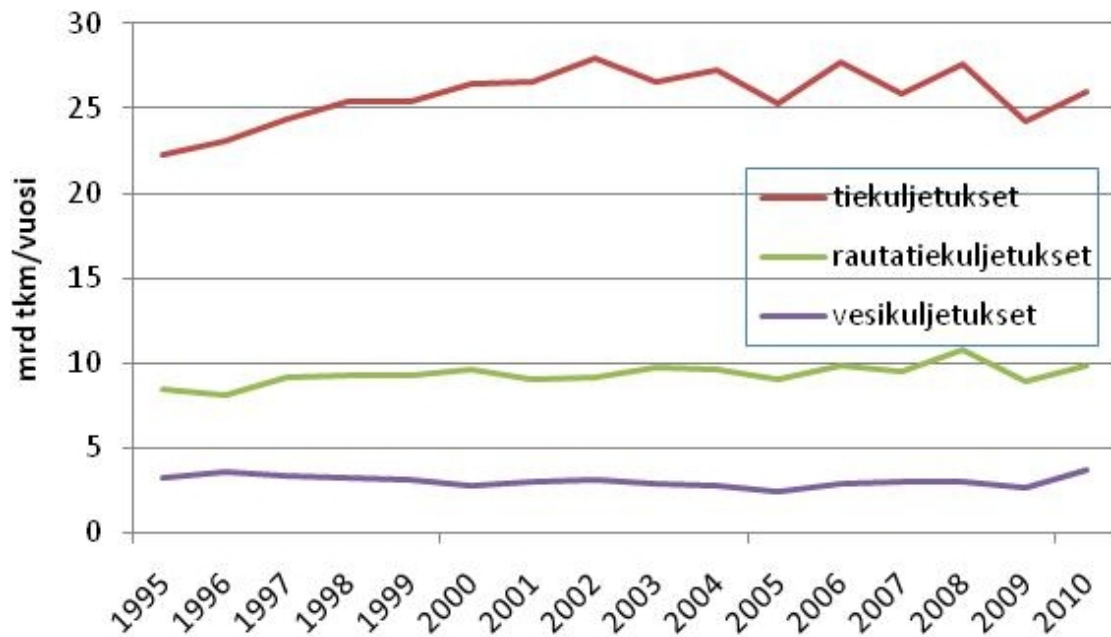


Kuvio 17. Teollisuuden kuljetuskysyntä ja tuotannon lisäarvo vuonna 2007 toimilaoittain (Lähde: Ramboll/LVM).

Perusteollisuuden viennillä on ollut keskeinen vaikutus Suomen ulkomaankauppaa palvelevan logistiikkamarkkinoiden kehitykseen. Metsä- ja metalliteollisuuden viennin kuljetusjärjestelmät ja reitit ovat vaikuttaneet erityisesti Suomen satamapalvelujen tarjontaan.

Suomella on ollut keskeinen asema Venäjän kauttakulkumaana. Suomen kautta on viety erityisesti erilaisia kulutus- ja arvotavaroita Venäjälle. Venäjältä tyhjänä palan-neita kontteja on voitu hyödyntää erityisesti metsäteollisuuden viennissä. Tämä on myös tuonut jopa useiden kymmenien miljoonien eurojen vuosittaiset säästöt verrat-tuna tilanteeseen, että vientiteollisuus olisi tuonut tyhjiä kontteja Euroopan satamista Suomeen. Venäjän transitoliikenteestä johtuen myös linjaliikenteen frekvenssi Suo-men satamiin on korkea.

Suomen teollisuudessa on viimeisten 20 vuoden aikana tapahtunut voimakas raken-nemuutos. Tämän seurauksena kuljetusintensiteetti eli kotimaan kuljetussuorite tuo-tannon arvonlisäystä kohti on jatkuvasti pienentynyt. Teollinen rakennemuutos tulee jatkumaan, joka tulee näkymään erityisesti perinteisten perusteollisuuden raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetusmäärien vähenemisenä.



Kuvio 18. Kotimaan liikenteen kuljetussuoritteiden kehitys vuosina 1995–2010 (ei sisällä pakettiautokuljetuksia) Lähde: Liikennevirasto.

Suomessa eri kuljetusmuotojen markkinaosuudet ovat tonnikipometreissä mitattuna säilyneet lähes samoina viimeisten 15 vuoden ajan. Vuosina 1995 ja 2010 tiekuljetusten markkinaosuus (ilman pakettiautoja) oli 66 %, rautatiekuljetusten 25 % ja vesikuljetusten 9 %. Kotimaan kuljetussuoritteisiin lasketaan maan rajojen sisäpuoliset tie- ja rautatiekuljetukset sekä sisävesi- ja rannikkokuljetukset, mutta ei ulkomaan merikuljetuksia (kuvio 18).

3.2 Logistiikkapalveluiden nykyinen kysyntä

3.2.1 Kaupan ala

Kaupan ala jakautuu tässä tarkastelussa kolmeen pääosaan: päivittäistavaroiden tukku- ja vähittäiskauppaan, erikoistavaroiden tukku- ja vähittäiskauppaan sekä tekniseen tukkukauppaan ja palveluihin. Tehokkaan logistiikan avulla voidaan kaupan alalla saada merkittäviä kustannussäästöjä.

Suomessa kaupan keskusliikkeillä sekä useimmilla suurilla kaupan alan yrityksillä on omat logistiikkakeskuksensa. Meijerit, panimot ja lihateollisuus hoitavat kuitenkin itse kuljetuksensa suoraan liikkeisiin. Tämä jako kuvastaa jakelun hallinnan strategista merkitystä kaupan alalle ja lähinnä kotimaiselle elintarviketeollisuudelle. Järjestely ei uskota lähivuosina muuttuvan.

Ulkomaankuljetuksissa kauppa käyttää pääasiassa meri- ja tiekuljetuksia. Lentorahdia käytetään lähinnä varaosa- yms. kiiretoimituksissa. Tuontikuljetukset tulevat Suomeen meritse pääosin Saksan, Ranskan, Hollannin ja Belgian satamien kautta.

Kaupan rakenteen arvioidaan muuttuvan erityisesti verkkokaupan myötä vähittäis- ja erikoistavarakaupassa. Esimerkiksi Yhdysvalloissa verkkokaupan liikevaihto on tällä hetkellä noin 200 mrd dollaria. Verkkokaupan osuus vähittäiskaupasta oli siellä viisi vuotta sitten noin 5 prosenttia, mutta osuus on kohonnut nyt jo noin 9 prosenttiin. Erityisesti 20-30- vuotiaat yhdysvaltalaiset tekevät jopa neljänneksen ostoksistaan verkossa². Suunta on sama myös manner-Euroopassa, mutta Suomessa verkkokaupan osuus vähittäiskaupasta on vielä selvästi alle 5 %.

Verkkokaupan nähtävissä oleva kasvu lisää tarvetta pientavaran jakelujärjestelmien kehittämiseen myös Suomessa. Tavaravirrat pirstaloituvat ja erityisesti maantiekuljetusten frekvenssi kasvaa, mikä on omiaan aiheuttamaan huolinta- ja muille logistiikkapalveluyrityksille lisähaasteita kuljetusten tehokkaassa hoitamisessa, näiden pyrkinessä kuitenkin huolehtimaan ja hyötymään logistiikan skaalaeduista.

Kehitys johtaa siihen, että logistiikan tieto- ja toiminnanohjausjärjestelmien merkitys tulee entisestään kasvamaan. Koska kaupalla ei ole varsinaista tilauskantaa, tulevat joulun yms. sesonkien kysyntähuiput asettamaan erityiset vaatimukset logistiikkapalveluiden saatavuudelle niin ”perinteisemmän” kaupan kuin verkkokaupankin jake-
lulle.

3.2.2 Matalan jalostusarvon tuotanto

Teollisuustuotannon rakennemuutoksen arvioidaan jatkuvan, jonka seurauksena teollisuuden kuljetuskysynnän arvioidaan vähentyvän kaivosteollisuutta lukuun ottamatta. Metsäsektorilla metsäteollisuuden vähenevää raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetuskysyntää kompensoi metsäenergian kysynnän kasvu. Metsätehon mukaan vuonna 2009 metsäenergiaa käytettiin lämpövoimalaitoksissa yhteensä 10,8 TWh. Energiapuun käyttö tulee Metsätehon tekemien arvioiden mukaan kaksinkertaistumaan vuoteen 2020 mennessä, jolloin ennustettu kysyntä on noin 22 TWh. Tässä ennusteessa ei ole vielä mukana Suomeen kaavailtujen biopolttoainelaitosten energian tarvetta. Jo yhden biopolttoainelaitoksen vuotuinen energian tarve on noin 4 TWh.

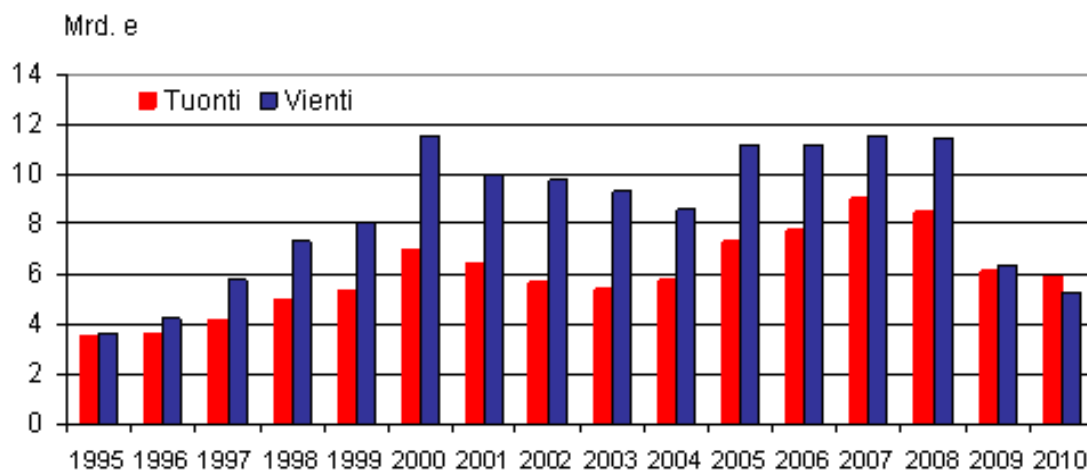
Metsäenergian kuljetukset on tähän saakka kuljetettu lähes yksinomaan maanteitse kuorma-autoilla. Kysynnän kasvun vuoksi kuljetusmatkat tulevat pidentymään, jolloin tarvitaan myös muita kuljetusmuotoja. Yksi ongelma rautatiekuljetusten ja aluskuljetusten käytön lisäämiselle on haketukseen, välivarastointiin ja siirtokuormaukseen soveltuvien rautatietie- ja sisävesiterminaalien puute. Rautatiekuljetusten osalta kilpailukykyinen kuljetusjärjestelmä ei ole vielä selkiytynyt.

Suomen kaivosteollisuuden tuotanto jatkaa viime vuosina alkanutta nopeaa kasvuaan. Kaikista v. 2012 alussa esillä olleista kaivoshankkeista ei kuitenkaan vielä ole tehty päätöksiä. Kuljetustarpeen kannalta merkittävimpiä kaivoshankkeita ovat Kolarin rautamalmikaivos (noin 2 milj. tonnia), Kevitsan nikkelikaivos (noin 0,3 milj. tonnia) ja Savukosken Soklin apatiittikaivos (noin 1,5 milj. tonnia). Toteutuviin kuljetusmääriin vaikuttaa oleellisesti myös malmin mahdollinen rikastus ja jatkojalostus kaivospaikalla tai sen läheisyydessä.

² ks. The Economist, Feb. 25, 2012

3.2.3 Korkean jalostusarvon tuotanto

Tullihallituksen tilastojen mukaan korkean teknologian tuotteiden vienti ja tuonti ovat viime vuosina vähentyneet merkittävästi tuotantolaitosten lakkautusten seurauksena. Korkean teknologian tuotteiden vienti- ja tuontikuljetuksissa tärkeää on hyvä toimitusketjun hallinta. (Kuvio 19.)



Kuvio 19. Korkean teknologian ulkomaankaupan kehitys vuosina 1995–2010. Lähde: Tullihallitus.

Tämän vuoksi korkean jalostusarvon tuotannollisille yrityksille kuljetuspalvelujen kysynnässä korostuvat laadulliset tekijät kuten toimitusten häiriöttömyys (luotettavuus) sekä kohtuuhintainen kuljetuskapasiteetin saatavuus ja kuljetustiheys myös maailmanlaajuisesti. Korkean jalostusarvon tuotteita kuljetetaan muita useammin lentorahtina, jonka määrät ja lastauspaikkakunnat Suomen viennissä ovat viime vuosina vaihdelleet kysynnän mukaan. Helsinki-Vantaan kautta on kuitenkin kulkenut yli 90 % lentorahdista.

Finavian tilastoima lentorahdin kokonaismäärä tonneissa on kasvanut vuodesta 2002 lähtien v. 2009 lukuunottamatta. Tonnimäärät ovat kasvaneet vuodesta 2006 keskimäärin noin 5 % vuodessa. Kokonaismäärä v. 2006 oli 145 000 tonnia ja v. 2011 182 000 tonnia, josta kotimaan rahtia noin 6 500 tonnia, eli hieman alle 4 %. Kotimaan ja ulkomaan postia kokonaismäärästä oli yhteensä noin 15 000 tonnia, eli hieman yli 8 %. Lentorahdista noin 94 % kulki Helsinki-Vantaan kautta v. 2011.

Nopeista muutoksista esimerkkinä on mm. Oulun lentorahtiliikenne, jota elektronikkateollisuuden kysyntä kasvatti nopeasti 2000-luvun alkuvuosina. Tällöin myös rahtikoneiden käynnit Oulussa lisääntyivät. Vuonna 2011 kansainvälistä rahtiliikennettä ei enää ollut: Oulun lentorahti (noin 2100 tonnia v. 2011) oli kokonaisuudessaan kotimaanliikennettä, josta yli 85 % oli postia.

Pelkästään rahtikoneilla toteutettavaa lentorahtiliikennettä on Suomessa huomattavasti vähemmän kuin mitä tilastoista voisi päätellä. Lentorahdista pääosa kulkee reitiliikenteessä olevien matkustajakoneiden ruumassa. Samoin vienti- ja tuontitilastoissa lentorahdiksi kirjautuu tavara, joka kuljetetaan ns. lentorahtikirjalla. Tästä tavarasta merkittävä osa ylittää rajan kuorma-autokuljetuksilla esim. Tukholman, Kööpenhaminan tai Frankfurtin tapaisiin lentorahtikeskuksiin jatkaakseen sieltä matkaansa kauemmas tai vastaavasti tuontina Suomeen.

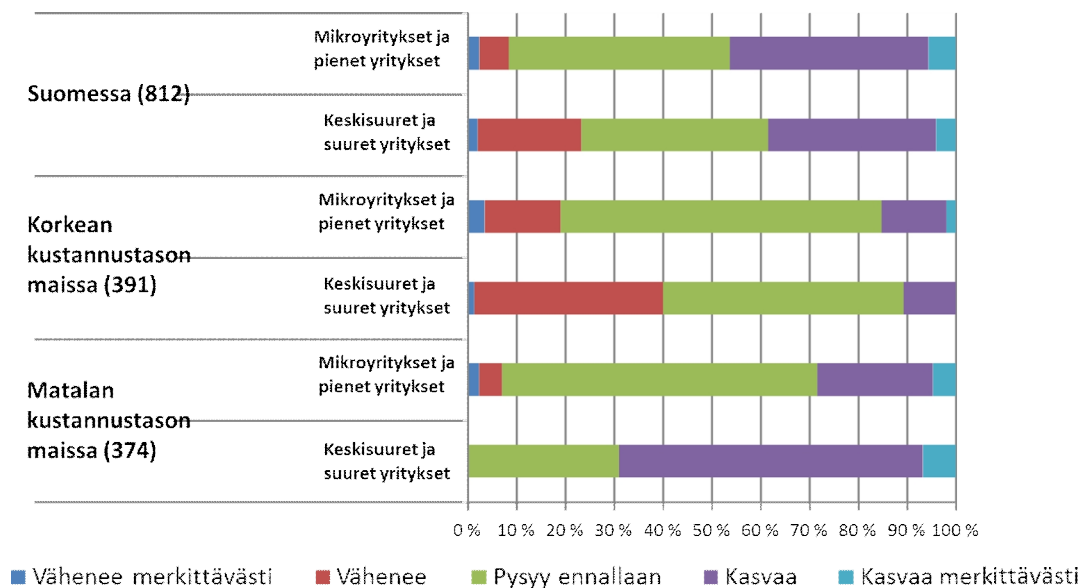
Lentorahdin kysynnän ennakkoinnissa tulisikin olla erityisen varovainen, sillä rahtiko-neilla kulkevan lentorahdin määrä on huomattavasti tilastoitua pienempi. Vastaavasti olemassa olevien lentoasemien välityskyky niin Suomen oman lentorahdin kuin mah-dollisen kauttakulkuliikenteenkin osalta on jo nyt varsin hyvä. On erittäin vaikea nähdä, että Suomessa olisi lähitulevaisuudessa tarvetta kokonaan uusille lentorahtiin keskittyville lentoasemille.

3.3 Logistiikkapalveluiden kysyntä 2016-2022

Logistiikkapalveluiden kysyntä on aina johdettua kysyntää. Muutokset teollisuuden ja kaupan tuotantorakenteessa, sijainnissa ja kysynnässä vaikuttavat siis suoraan e.m. palveluiden kysyntään.

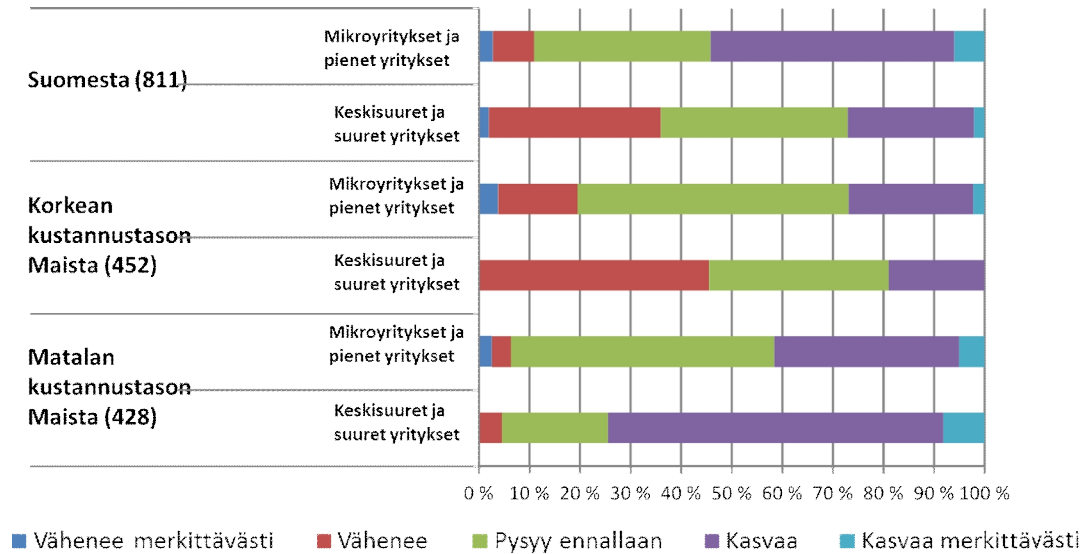
Suomen teollisuuden rakenne ja sijoittuminen niin matalan kuin korkean jalostusar-von tuotannossa on ollut varsin nopeassa muutoksessa. Lähivuosien muutoksia on kuitenkin nykyisessä taloudellisessa tilanteessa varsin vaikea arvioida. Tätä varten Logistiikkaselvitys 2012:n kyselyyn lisättiin kysymyksiä, joilla pyrittiin saamaan vas-tauksia tähän kysymykseen vuoteen 2015 asti (kuviot 20-22).

Kuvion 20 keskeinen viesti on, että tuotantokapasiteetti matalan kustannustason maissa kasvaa, mutta tuotantokapasiteetti Suomessa ei kokonaisuutena näyttäisi olevan vähenemässä. Erityisesti keskisuuret ja suuret yritykset ennakoivat kuitenkin vähentävänsä tuotantoa muissa korkean kustannustason maissa.

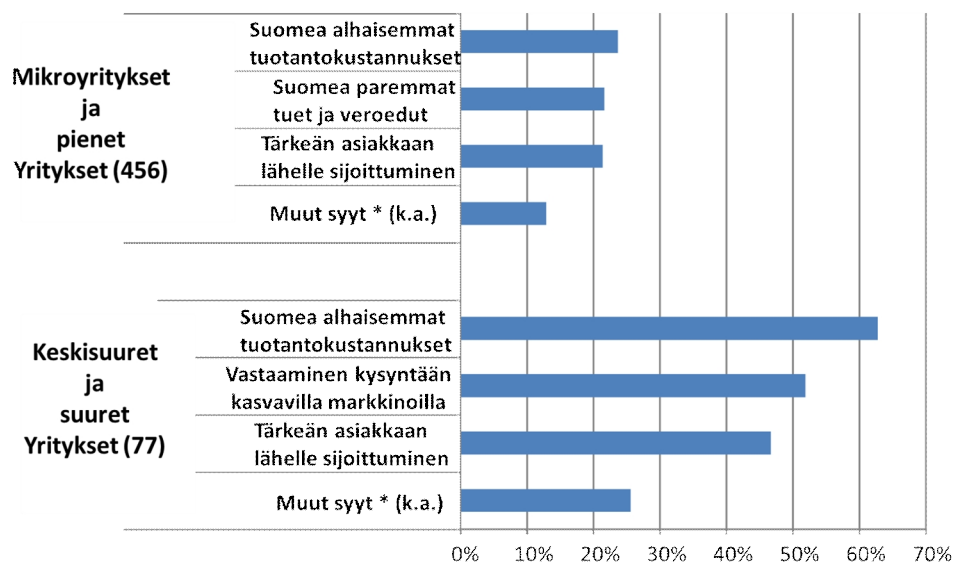


Kuvio 20. Suomalaisen valmistavan teollisuuden yritysten arviot tuotantokapasiteetin sijainnin muutoksista Suomessa ja matalan sekä korkean kustannustason maissa v. 2015. Lähde: Logistiikkaselvitys 2012 ennakkotieto.

Vastaavanlainen siirtymä on ennakoitavissa myös materiaalihankintojen osalta (kuvio 21): ostojen matalan kustannustason maista ennakoitaan kasvavan varsin voimakkaasti. Tämä on linjassa kuvion 20 vastausten kanssa, jossa myös tuotantokapasiteettia on siirtymässä e.m. maihin. Ostot Suomesta ovat kokonaisuutena vähenemässä jonkin verran. Keskisuurten ja suurten yritysten ostot muista korkean kustannustason maista ovat vähenemässä selvästi tätä enemmän.



Kuvio 21. Suomalaisten valmistavan teollisuuden yritysten arviot materiaalihankintojen arvon muutoksista Suomesta ja matalan sekä korkean kustannustason maista v. 2015. Lähde: Logistiikkaselvitys 2012 ennakkotieto.



*Muut syyt: Tuotantokapasiteetin pullonkaulat, raaka-aineiden ja komponenttien saatavuus, Suomea parempi taitotieto tai osaamiskeskittyminen, logistiset pullonkaulat Suomessa toimittaessa, kohdemarkkinan tullimaksut ja alkuperäsäännöt

Kuvio 22. Suomalaisten valmistavan teollisuuden yritysten ilmoittamat tärkeimmät syyt siirrettäessä tuotantokapasiteettia Suomesta ulkomaille. Lähde: Logistiikkaselvitys 2012 ennakkotieto.

Tuotantokapasiteetin muutosten taustalla olevat syyt näyttäisivät olevan tuotanto- ja kysyntälähtöisiä, eli yritykset perustelevat siirtymää alhaisemmillä tuotantokustannuksilla ja tarpeella siirtyä lähemmäs asiakkaita ja kysyntää uusilla, kasvavilla markkinoilla. Suomen logistisen kilpailukyyn puutteet eivät näyttäisi olevan lähdön syytä, jos kohta sijainti Suomessa ei selvästikään näytä olevan kilpailukykyinen vaihtoehto erityisesti Aasian kasvavilla markkinoilla toimittaessa.

3.4 Logistiikkapalveluiden markkinat 2030

Logistiikkapalveluiden kysyntä on riippuvainen mm. Suomen teollisuustuotannosta ja rakenteesta ja sijainnista sekä kotimaisen kulutuksen tasosta. Myös reaali-investointien määrä ohjaa osaltaan kuljetusten ja muiden logistiikkapalvelujen kysyntää.

Myös lähialueiden ja erityisesti Venäjän taloudellinen kehitys ohjaavat merkittävästi taloudellista toimeliaisuutta Suomessa. Maailmantalouden muutokset tulevat entistä enemmän vaikuttamaan ulkomaankaupasta riippuvaisten maiden, kuten Suomen, taloudellista kehitystä. Esimerkiksi Kiinan on ennustettu olevan maailman suurin talous jo 2020-luvun alkupuolella, ja maailmankaupan painopiste on siirtymässä entistä enemmän Itä- ja Etelä-Aasian suuntaan.

Voimistuvat trendit, jotka vaikuttavat Suomen logistiseen asemaan vuoteen 2030 mennessä ovat muun muassa seuraavat:

- **Energiatehokkuus ja vaihtoehtoiset energiamuodot**
- **Ympäristövaikutusten pienentäminen**
- **Maailmankaupan digitalisoituminen**
- **Globaalien tuotanto- ja toimitusketjujen hallinta**
- **Logistiikka-alan omistuksen keskittyminen**
- **Ylikansallinen sääntely liikennealalla**
- **Kiina todennäköisesti maailman suurin talous**
- **Toimitusketjujen häiriöherkkyys lisääntyy**
- **Toimitusketjun ennakoitavuuden arvo kasvaa**
- **Teknologinen kehitys; kuljetusteknologia ei radikaalisti muutu**
- **Logistiikkakustannusten kasvu**

Logistisessa toimintaympäristössä tapahtuu vastaavasti mm. poliittisia, taloudellisia, ympäristöllisiä, sosiaalisia ja teknologisia muutoksia, jotka voivat yhdessä ja erikseen muovata Suomen asemaa merkittävästi. Näiden tarkka ennakointi on luonnollisesti mahdotonta. Olemme kuitenkin koonneet arvioita joistakin todennäköisistä muutoksista ja tekijöistä, joita ei vielä vuonna 2030 ole odotettavissa. (Taulukko 3.)

Taulukko 3. Arvio Suomen logistisesta toimintaympäristöstä vuonna 2030 eräiden keskeisten tekijöiden tai muutosten osalta

<u>Mitä ei todennäköisesti ole</u>	<u>Mitä meillä todennäköisesti on</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Nykyistä tuotantorakennetta • Yhtä suuria kuljetusmääriä ulkomaankaupassa kuin nyt • Riittävästi osaavia tekijöitä • Laittomia lakkoja • Mallioppilassyndroomaa EU:ssa • Konttiliikennettä Lapin kautta Koillisväylälle • Rautatiemonopolia • Kansallista lentoyhtiötä • Nykymäärää satamia 	<ul style="list-style-type: none"> • Joustava palvelujen tarjonta • Keskittyneempi logistiikka-ala; ulkomaalaisomistus nykyistä isompi • Haja-asutusalueilla rapautuva liikenneinfrastruktuuri • Kaupunkiseutujen infrastruktuuri ja pääväylät kunnossa • Suurempi yksityisen sektorin rooli infrastruktuurin rahoittajana • Liikenteen verot ja maksut kansainvälisellä tasolla • Laajempi ulkomaankaupan reittivalikoima

Vastaavasti myös Suomen logistiikkamarkkinoilla on jo nyt varsin merkittävä ulkomainen omistus, jonka osuus tulee kasvamaan vuoteen 2030 mennessä. Suomi on jo nyt logistiikkapalvelujen tarjonnan osalta varsin suurelta osin ”tytäryhtiötalous”. Olemme arvioineet tilannetta käyttäen mittarina eri logistiikkapalveluiden liikevaihtoa ja ulkomaalaisomistuksen osuutta (Taulukko 4).

Taulukko 4. Arviot ulkomaalaisomistuksen osuudesta eri logistiikkapalveluiden tuotannossa Suomessa v. 2012 ja v. 2030.

<u>Vuonna 2012</u>	<u>Vuonna 2030</u>
Huolinta > 80 %	Huolinta > 90 %
3:n osapuolen palvelut > 80 %	3:n osapuolen palvelut > 90 %
Meriliikenne > 70 %	Meriliikenne > 80 %
Lentorahti > 70 %	Lentorahti > 80 %
Maantiekuljetukset > 50 %	Maantiekuljetukset > 70 %
Satamaoperointi > 50 %	Satamaoperointi > 70 %
Rautatiekuljetukset* = 0 %	Rautatiekuljetukset* > 20 %

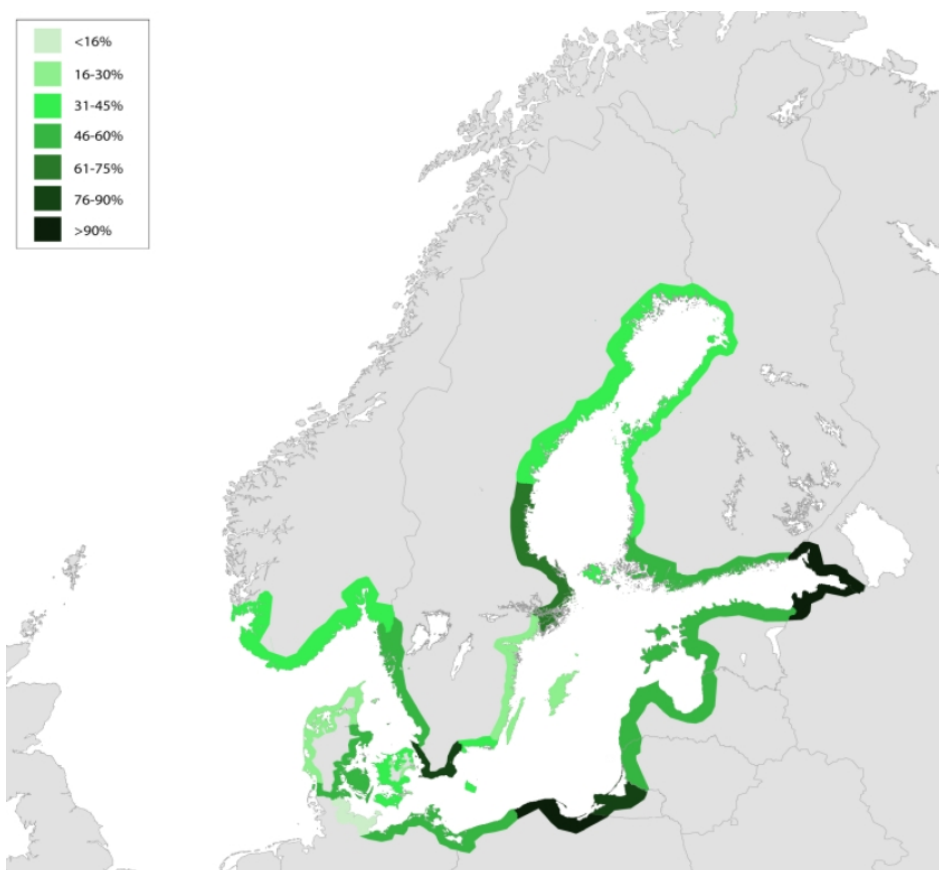
Kansainvälisen tavaraliikenteen määrien kehitystä on vaikea ennustaa noin 20 vuoden päähän, mutta saatavilla on esim. joulukuussa 2011 valmistunut Itämeren alueen liikenne-ennusteita tuottanut Baltic Transport Outlook 2030- selvitys³.

³ Ks. : <http://www.baltictransportoutlook.eu/index.php?main=about-rapporteur.html>

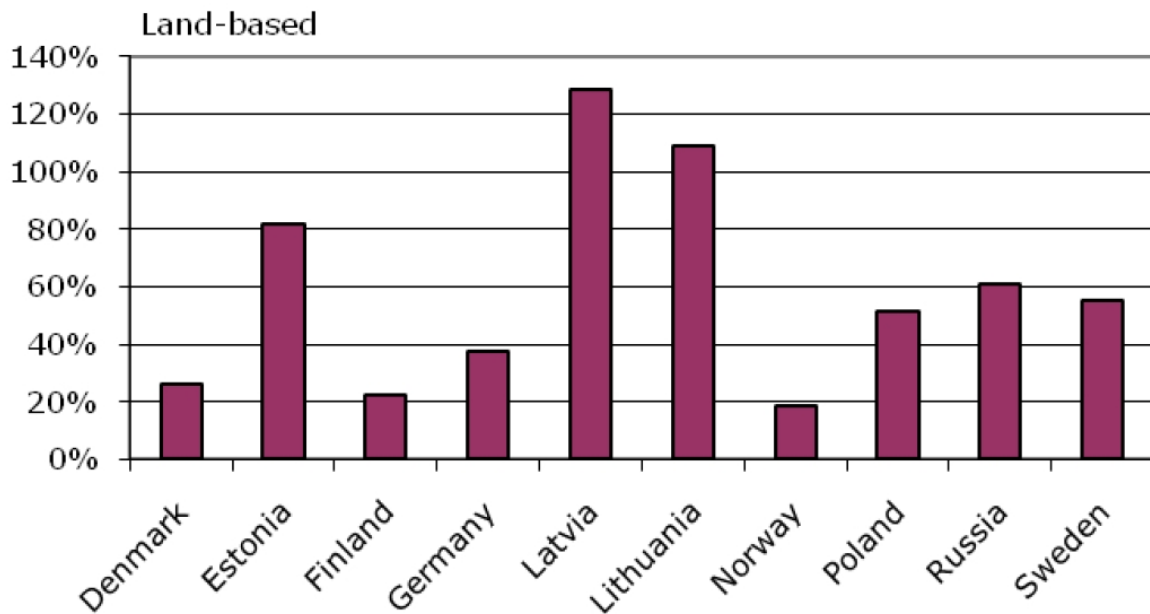
Sen mukaan Suomen merikuljetusten määrä tonneissa tulisi kasvamaan vuodesta 2010 vuoteen 2030 noin 27,4 %, eli hieman yli 1 % vuodessa tasaisen kasvun mukaan (Kuvio 23 ja 24). Tämän arvion mukaan kasvua ei juuri ole.

Country	Volume 2010, (M. tonnes)	Volume 2030 (M. tonnes)	Volume change, 2010- 2030 (M. tonnes)	Volume change, 2010-2030 (%)
Finland	98.4	125.3	26.9	27.4
Estonia	37.1	38.7	1.6	4.4
Latvia	61.5	75.4	13.8	22.5
Lithuania	38.0	44.7	6.8	17.9
Russia	171.6	243.8	72.2	42.0
Poland	48.8	73.0	24.3	49.9
Germany (Baltic Sea)	56.0	68.1	12.1	21.6
Denmark	69.6	86.4	16.8	24.2
Sweden	154.8	201.9	47.0	30.4
South Norway	21.5	27.5	6	27.9
Total	757.1	984.8	227.5	30.1

Kuvio 23. Arvio merikuljetusten määristä v. 2030. Lähde: Baltic Transport Outlook 2030



Kuvio 24. Arvio merikuljetusten tonnimäärien muutoksista v. 2030 mennessä Itämeren rannikkoalueilla, muutos-% vuodesta 2010. Lähde: Baltic Transport Outlook 2030



Kuvio 25. Arvio kansainvälisten maantie- ja rautatiekuljetusten tonnimäärien muutoksista v. 2030 mennessä Itämeren rannikkoalueilla, muutos-% vuodesta 2010. Lähde: Baltic Transport Outlook 2030

Kansainvälisien tavaraliikenteen määrien kehitys myös maantie- ja rautatieliikenteen puolella on Suomen osalta arvioitu varsin vaatimattomaksi Baltic Transport Outlook 2030- selvityksessä.

Sen mukaan Suomen kansainvälisten maakuljetusten määrä tonneissa tulisi kasvaa vuodesta 2010 vuoteen 2030 noin 20 %, eli noin 1 % vuodessa tasaisen kasvun mukaan (Kuvio 25). Tämän arvion mukaan kasvua ei juuri ole myöskään rajan ylittävässä maaliikenteessä.

4. Logistiikkapalveluiden tarjonta

4.1 Logistiikka- ja kuljetusmarkkinoiden toimivuus ja kilpailukyky

Suomen kuljetusmarkkinat toimivat rautatiemarkkinoita lukuun ottamatta hyvin. Haastatteluissa tuli myös esiin, että varsinkin pienempien kuljetusasiakkaiden on usein vaikea saada haluamaansa palvelua suurilta kuljetusyrityksiltä niiden jäykän palvelurakenteen vuoksi. Myös alueelliset erot palvelujen saatavuudessa Suomen suhteellisen pienillä logistikkamarkkinoilla voivat olla varsin suuret.

Suomen logistiikkapalveluiden tuottavuuden kehitys on ollut hidasta. Viime vuosina kasvua on saavutettu lähinnä IT-kehityksen ja palvelujen ulkoistamisen ansiosta. Suomen logistiikkapalvelujen kilpailukykyä pidetään yleensä ottaen samantasoisena kuin kilpailijamaissa. Suomessa on osaavaa ja hyvin koulutettua työvoimaa. Suomen kilpailukykyä muihin maihin nähden heikentää satama-, varasto- ja kuljetustyöntekijöiden korkea palkkataso ja erityisesti satama-alan lakkoherkkyys. Logistiikkapalvelujen tarjonnasta käsitellään alla lähemmin kuljetuspalveluita.

4.1.1 Maantieliikenne

Suomessa on noin 8800 kuorma-autoalan yritystä, joista pienten 1–4 työntekijän yrityksiä on yli 80 %. Ala on erittäin kilpailtu ja kannattavuus heikko. Tilastokeskuksen kuljetusyrityksiltä keräämän tilinpäätösaineiston mukaan toiminnan kannattavuuskehitys on ollut huono koko 2000-luvun. Vuonna 2000 oikaistu käyttökate oli keskimäärin 14,2 prosenttia ja se on pudonnut 8,2 prosenttiin vuonna 2010. Huomattavaa on, että myös suuren liikevaihdon aikana vuonna 2008 käyttökate oli laskussa. Volyymien toipumisesta huolimatta vuonna 2010 suomalaisten kuljetusyritysten liikevaihto ja kannattavuus jatkoivat edelleen laskuaan.

Tiekuljetusmarkkinoilla ulkomailta tulevien toimijoiden määrän arvioidaan lisääntyvän, sillä ne toimivat kotimaisia toimijoita halvemmilla kustannuksilla. Vastaavasti suomalaisten toimijoiden määrän arvioidaan vähenevän kilpailukyvyn heikentyessä ja rakenteellisten muutosten myötä. Rakenteellisia muutoksia aiheutuu mm. kabotaa-sista ja ammattipätevyysdirektiivistä.

Kuorma-autonkuljettajien määrä vähenee suurten ikäluokkien eläköityessä ja alan koulutustarjonnan supistuessa. Tämä voi johtaa tarjonnan supistumiseen ja hintojen nousuun. Tiukentuneet tieliikenteen ajokortti- ja ammattipätevyysäännökset sekä puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen väheneminen lisäävät kuljettajapulaa. Vaikutus näkyy jo tilastoissa myönnettyjen C-ajokorttien merkittävänä vähenemisenä. Ulkomaisen työvoiman käyttö voi helpottaa tilannetta jonkin verran.

Kuorma-autoalalla kustannukset ovat viime vuosina nousseet selvästi yleistä kuluttajahintaindeksiä nopeammin mm. palkkakustannusten ja polttoainehintojen nousun johdosta. Kuorma-autoalan suurimmat kilpailukyvyn haasteet liittyvätkin kohoaviin energiakustannuksiin, laittoman kabotaasiliikenteen torjumiseen sekä harmaaseen talouteen.

Suomessa kabotaasikuljetuksia suorittavat pääsääntöisesti itäisestä Euroopasta tulevat kuljetusyritykset, joiden työvoimakustannusten taso on kotimaista toimijaa huo-

mattavasti alhaisempi. SKAL:n mukaan tämä vääristää kilpailua kotimaan kuljetuksissa.

Suomessa sallitaan Ruotsin tapaan yleistä eurooppalaista tasoa suuremmat kuorma-autojen mitat ja massat. Ruotsissa on jo tehty kokeiluja nykyistä selvästi isompien ajoneuvoyhdistelmien käytöstä puukuljetuksissa. Kokeiden perusteella isompien yhdistelmien käytöllä voidaan saavuttaa merkittävät säästöt kuljetuskustannuksissa ja kuljetusten päästöissä.

Kansallinen liikkumavara ajoneuvojen mittojen ja painojen osalta (60 t ja 25 m) onkin säilytettävä ja turvattava kansallinen mahdollisuus raja-arvojen korottamiseen.

4.1.2 Rautatieliikenne

Korkeat työvoimakustannukset sekä kilpailun puute niin kotimaan sisäisessä kuin itäisessä yhdysliikenteessä haittavat Suomen rautatiekuljetusten kilpailukykyä. Tämä vaikuttaa niin rahtihintatasoon kuin palvelujen saatavuuteen.

Ainoa alalla toimiva rautatieyritys VR on keskittymässä yhä enemmän tavaravirtojen palveluun, jossa voidaan hyödyntää suoria asiakasjunia. Tavoitteena on vaunukierron nopeuttaminen. Nykyisin keskimääräinen kiertoaika on 4–5 vuorokautta. Samanaikaisesti VR on nostanut merkittävästi ohuiden tavaravirtojen rahtihintoja tai tällaisille kuljetuksille on tarjottu vain tiekuljetuspalveluja.

Rautatiekuljetusten kilpailukyvyn kehittymistä on hidastanut myös se, että rataverkon kehitysinvestoinnit ovat kohdistuneet merkittävilta osin matkustajaliikenteen tarvitsemien ominaisuuksien parantamiseen. Toimenpiteitä on kohdistettu myös sellaisiin vähäliikenteisiin rataosiin, joiden parantaminen ei ole ollut kuljetusjärjestelmän kokonaisuuden ja hyöty-kustannussuhteen kannalta kiireellistä.

Suomessa ei ole saatu toteutettua rautatiekuljetusten kilpailukyvyn kannalta tärkeää 25 tonnin akselipainot mahdollistavaa kattavaa reitistöä. Myös rataverkon sähköistyksessä on vielä huomattavia kilpailukykyä haittaavia puutteita. Erittäin huolestuttavaa on myös, että tavaraliikenteen toimivuuden kannalta keskeisiin ratapihojen ei ole investoitu viimeisten vuosikymmenten aikana juuri lainkaan.

Uusien yritysten alle tulossa merkittäviä esteitä ovat mm. Suomen raideleveys, joka poikkeaa paitsi Keski-Euroopan raideleveydestä, myös 4 mm IVY-maiden raideleveydestä. Lisäksi omat sähkö- ja signaalistandardit sekä ongelmat organisoida alalla tarvittavaa koulutusta vaikeuttavat alalle tuloa. Esimerkiksi soveltuvan uuden vetokaluston hankinnassa minimitilauuskoko on yli 20 yksikköä. Myös vaunukaluston hankinta on ongelma, sillä Suomen liikenteeseen hyväksyttyä käytettyä kalustoa ei ole saatavilla. Tarvittavat kalustoinvestoinnit edellyttävätkin nyt uudelta toimijalta erittäin laajaa toimintaa. Myös omien turvalaitehankintojen vaatimus ja Suomeen soveltuvan laitteiston saatavuus on pienille yritysille merkittävä alalle tulon este.

Alalle tulevat uudet yrittäjät olisi kuitenkin nähtävä rautatiepalvelutarjonnan täydentäjinä, eikä suoranaisten kilpailijoina VR:lle. Alalle tulon käytännön esteitä tulisi nopeasti poistaa alan toimijoiden ja viranomaisten yhteistyöllä.

4.1.3 Ulkomaan meriliikenne

Suomessa toimii kymmeniä varustamoita. Osa omistaa vain yhden aluksen, osa taas useita ja jotkut eivät omista aluksia lainkaan, vaan toimivat niin sanottuina management- eli hoitovarustamoina operoiden muiden omistamia aluksia.

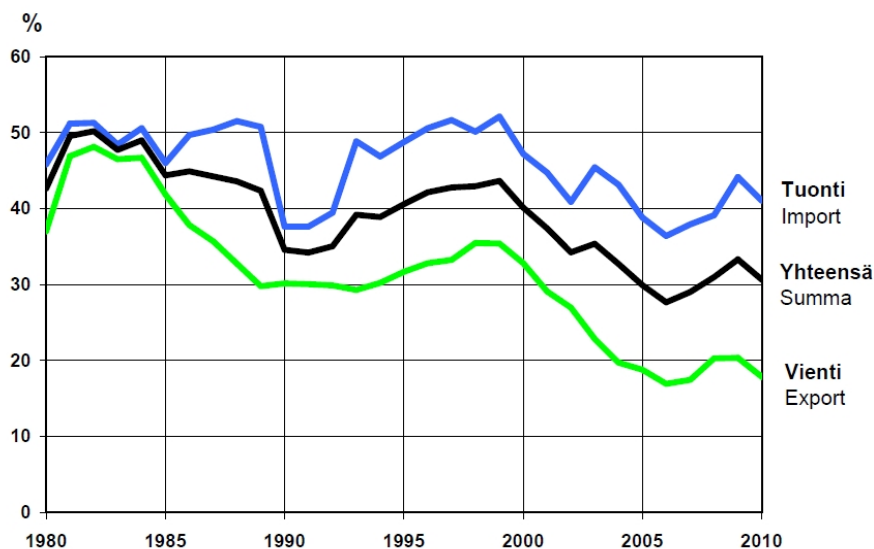
Suomen merenkulun kustannuskilpailukyky on pitkällä aikavälillä heikentynyt, jota osoittavat suomalaisilla aluksilla kuljetetun lastin väheneminen ja vähäinen kolmansien maiden välinen liikenne. Ainoastaan raakaöljyn tuonnissa kotimaisella tonnistolla on merkittävä markkina-asema. Liikenneviraston mukaan vuonna 2010 suomalaisilla aluksilla kuljetetun lastin osuus oli viennissä 18 % ja tuonnissa 41 % (kuvio 26).

Suomen merenkulun tulevaisuus voidaan kuitenkin nähdä paljon valoisampana kuin monessa muussa maassa. Vuosina 2006–2009 rakennettiin globaalisti kaksinkertainen määrä aluksia tarpeeseen nähden. Tämän vuoksi kestää vuosia ennen kuin markkinat ovat tasapainossa. Useita eurooppalaisia varustamoja on tämän vuoksi suurissa vaikeuksissa ja odotettavissa on useita konkursseja.

Suomen merenkulun keskeiset huolenaiheet liittyvät korkeisiin työvoimakustannuksiin, nuorien saamiseen alalle sekä IMO:n rikkidirektiivin ja muiden kansainvälisten ympäristövelvoitteiden aiheuttamiin lisäkustannuksiin.

Merenkulun ympäristösäätely vaikuttaa Euroopassa todennäköisesti kaikkein eniten Suomen merikuljetusten kustannuksiin. Suomeen voi jatkossa olla vaikea saada aluksia, jotka voivat kannattavasti käyttää vähärikkistä polttoainetta tai täyttävät uudet ympäristösäädökset. Tällöin tarjonta vähenee ja hinnat nousevat edelleen. Joidenkin matalan jalostusarvon tuotteiden rahdit voivat ainakin lyhyellä tähtäimellä nousta jopa niin suuriksi, että koko liikenne jää toteutumatta.

Toisaalta merenkulun ympäristömääräysten muutos voi olla myös mahdollisuus Suomen varustamoelinkeinolle. Alukset, jotka eivät täytä ympäristömääräyksiä tulevat siirtymään merialueille, jossa määräykset ovat lievempiä. Näin kysyntä uudelle tonnistolle saattaa lisääntyä – edellyttäen, että kuljetettavaa riittää.



Kuvio 26 Kotimaisilla aluksilla kuljetetun lastin osuus merituonnissa ja viennissä vuosina 1980–2010. Lähde: Liikennvirasto.

Suomen kilpailukyky Venäjän transitossa on heikentymässä, sillä Venäjä kehittää voimakkaasti omia satamiaan ja maakuljetusreittejään. Venäjän logistiikkamarkkinat ovat myös kehittyneet niin, että yrityksillä ei ole enää turvallisuussyistä tarvetta pitää varastoja Suomessa. Myös Venäjän, Valko-Venäjän ja Kazakstanin tullionioni vähentäneen Suomen reitin käytön tarvetta.

Suomen konttiliikenteen markkinat ovat varsin pienet, noin miljoona TEU-yksikköä vuodessa, kun koko maailman konttiliikenteen markkinat olivat vuonna 2011 noin 170 miljoonaa TEU-yksikköä⁴. Pienten markkinoiden vuoksi Suomen satamissa ei ole yhtään valtameriliikenteen satamaa eikä Suomessa voida investoida kansainvälisten suursatamien mukaisesti konttien käsittelyn automatisointiin.

Euroopan ja Aasian välisten pohjoisten kuljetusreittien mahdollinen lisääntyvä käyttö voivat tulevaisuudessa muuttaa globaaleja kuljetusketjuja. Koillisväylän käyttöönottoon liittyy lukuisia haasteita, kuten pohjoisten meriväylien kunto ja liikennöitävyys, Venäjän mahdolliset väylän käytöstä perittävät maksut, mittavat terminaali- ja liikenneväyläinvestointitarpeet jne. Lisäksi nykyisin toimivat suuret Keski-Euroopan hub-satamat ja syöttöliikenne Suomen satamiin on hyvin kehittynyt logistinen järjestelmä.

4.1.4 Ilmaliikenne

Lentoliikenteessä Helsinki-Vantaan lentokentän asema Aasian liikenteen hubina on mahdollistanut hyvät suorat yhteydet Eurooppaan. Tällä on ollut suuri merkitys matkustajaliikenteen ohella rahtiliikenteelle. Kilpailu Aasian liikenteestä on kuitenkin kirstymässä, sillä erityisesti Kööpenhamina ja mahdollisesti myös Oslo ovat lisäämässä Kaukoidän suoria lentoja uuden lentokonekaluston ansiosta.

Kun Finnairin kanssa kilpailevat ulkomaiset lentoyhtiöt tarjoavat yhä enemmän suoria yhteyksiä Suomen maakuntakentiltä Helsingin kanssa kilpaileviin hubeihin, on olemassa riski, että suorat lennot Helsingistä Eurooppaan tulevat vähenemään. Myös Finnairin parhaillaan hakemat yhteistyöjärjestelyt saattavat muuttaa Suomen – ja erityisesti Helsingin lentokentän - asemaa lentoliikennemarkkinoilla. Tämän tyyppiset muutokset vaikuttavat myös koko Suomen lentoasemaverkon kannattavuuteen.

Lentorahdin kysyntää tarkastellaan luvussa 3.2.3. "Korkean jalostusarvon tuotanto". Siinä todetaan, että lentorahdista pääosa kulkee reittiliikenteessä olevien matkustajakoneiden ruumassa, ja selvästi yli 90 % rahdista kulkee Helsingin kautta. Lisäksi ulkomaankauppatilaston lentorahdista merkittävä osa ylittää rajan kuorma-autokuljetuksina. Rahtikoneita käyttävän lentorahdin todellinen määrä onkin huomattavasti tilastoitua pienempi. Toisaalta lentorahtipalvelujen tarjontaa on yleensä mahdollista lisätä ja vähentää varsin nopeasti kysyntää vastaavaksi.

Suomen lentoasemien välityskyky niin kotimaan kuin ulkomaankaupan lentorahdin sekä kauttakulkuliikenteen osalta on jo nyt varsin hyvä. Selvää tarvetta kokonaan uusille lentorahtiin keskittyville lentoasemille ei lähivuosina ole näköpiirissä.

⁴ Ks. esim. Review of Maritime Transport 2011, UNCTAD;
http://www.unctad.org/en/docs/rmt2011_en.pdf

5. Logistiikkatoimintojen edunvalvonta ja sääntely

Logistiikkaa koskevaa säätelyä on sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla. Kansallisella tasolla logistiikkaan vaikutetaan mm. kaavoitusta koskevien lakien, sekä Suomessa kuljetuksilta perittävien verojen ja maksujen kautta.

Logistiikan kannalta keskeisiä liikenteen veroja ja maksuja ovat tieliikenteen diesel-vero ja käyttövoimaveron, rautatieliikenteen ratamaksu ja rataveron sekä vesiliikenteeltä perittävä väylämaksu ja luotsausmaksu. Väylämaksu ei koske Saimaan kaupparenkulkua.

Merkittävä osa logistisia toimintoja koskevasta kansallisesta ja kansainvälisestä sääntelystä koskee liikennettä ja kuljetussektoria. Tällöin sääntelyn kohteena on useimmiten liikenteen turvallisuus (sekä "safety" että "security"), ympäristövaikutukset, kilpailuasetelmat, ajoneuvojen mitat ja painot sekä alaa koskeva sosiaalinen sääntely, kuten työehdot ja -ajat. Myös ajoneuvojen ja polttoaineiden verotusta koskeva sääntely vaikuttaa useimmiten suoraan myös logistisiin toimintoihin.

5.1 Liikenteen keskeiset kansainväliset sääntelyelimet ja edunvalvonta

Kansainvälisen tason merkitys on jatkuvasti kasvanut ja kasvaa edelleen erityisesti liikenteen ympäristökysymyksiin, turvallisuuteen, tieliikenteen mittoihin ja painoihin, ajo- ja lepoaikoihin sekä kilpailun vapauttamiseen liittyvissä kysymyksissä. On arvioitu, että vain 10–30 % päätöksistä tehdään kansallisella tasolla. Lentoliikenteessä kansallinen liikkumavara on liikennemuodoista kaikkein pienin, ja rautatieliikenteessä se on suurin. Maantie- ja merikuljetusten sääntelyssä kansallinen liikkumavara sijoittuu näiden kahden väliin.

Suomi voi virkamiesten hyvillä neuvottelutaidoilla vaikuttaa kansainvälisiin sopimuksiin. Haastatteluiden perusteella Suomen resursseja pidetään kuitenkin liian pieninä kansainvälisessä edunvalvonnassa. Myös elinkeinoelämän mahdollisimman selkeä ja yhtenäinen toiminta jo varhaisessa edunvalvonnan vaiheessa on tärkeää.

Ennakoivan edunvalvonnan merkitys – eli vaikuttamista asioiden valmisteluun mahdollisimman aikaisessa vaiheessa – korostui sekä viranomaisten että elinkeinoelämän kommentoissa.

Liikenteen kansainvälinen sääntely laaditaan edelleen kuljetusmuodoittain, ja tässä työssä vaikuttaminen edellyttää paitsi toimialan myös alan vaikuttajien ja viranomaisten erittäin hyvää tuntemusta ja vuorovaikutusta näiden kanssa.

Liikenteen kansainvälisen sääntelyn päätöksentekokeleimiä Euroopan Parlamentin ja Euroopan komission⁵ lisäksi ovat mm. seuraavat:

Lentoliikenne: YK:n alajärjestö ICAO; myös EU:n lentoturvallisuusvirasto EASA

Meriliikenne: YK:n alajärjestö IMO; myös EU:n meriturvallisuusvirasto EMSA

Maantieliikenne: YK:n alajärjestö UNECE⁶ (esim. liikenneturvallisuus ja vaarallisten aineiden kuljetus)

Rautatieliikenne: EU:n rautatievirasto ERA

⁵ Mm. liikenteen pääosasto DG MOVE sekä kilpailuasioista vastaavat EU:n toimijat

⁶ Ks. Suomen ratifioimat kansainväliset sopimukset maantieliikenteen osalta:

<http://www.unece.org/trans/conventn/intro.html>

Liikennemuodoilla ja logistiikkapalvelujen tuottajilla on omat kansainväliset edunvalvontaorganisaationsa, joista osa toimii maailmanlaajuisesti ja osa esim. EU:n laajuisesti.

Suomalainen elinkeinoelämä toimii liikenteen ja logistiikka-alan kansainvälisissä edunvalvontaorganisaatioissa yleensä varsin aktiivisesti, kuten esim. SKAL maantieliikennejärjestö IRU:ssa ja Suomen Varustamot merenkulkujärjestö IMO:ssa, jonka toiminnassa myös ammattiyhdistysliikkeet ovat olleet mukana. Finnair on ollut lentoyhtiöiden järjestö IATA:n jäsen lähes sen perustamisesta (1945) asti; Blue1 on IATA:n toinen suomalaisjäsen. Sataman pitäjät ovat puolestaan edusjärjestönsä (Suomen Satamat) kautta mukana mm. Euroopan satamien järjestössä ESPO:ssa.

VR on puolestaan eurooppalaisten rautatieyhtiöiden järjestön CER:n jäsen samoin kuin tarkkailijajäsenenä leveäraiteisten rautateiden edusjärjestössä OSJD:ssä, jossa IVY-maiden lisäksi mukana ovat myös Baltian maat. Sen sijaan VR ei ole liittynyt erityisesti rahtiliikennettä harjoittavien eurooppalaisten rautatieyhtiöiden järjestöihin (esim. Rail Freight Group).

Huolinta-alan toimijat ovat jäsenjärjestönsä (Suomen Huolintaliikkeen liitto, SHL) kautta olleet jo pitkään kansainvälisen huolinta-alan etujärjestössä FIATA:ssa. Sen sijaan SHL ei ole vielä toistaiseksi liittynyt alan eurooppalaiseen edunvalvontajärjestöön CLECAT:iin.

Rahdinantajien puolella toimii useitakin kansainvälisiä edunvalvontaa harjoittavia järjestöjä, jossa teollisuuden ja kaupan yritykset tai näiden edusjärjestöt ovat mukana.

5.2 Näkemykset liikennemuodoittain

5.2.1 Maantieliikenne

EU:ssa on käynnissä uusien raskaiden ajoneuvojen ja perävaunujen massoja ja mittoja koskeva säädöshanke. Nykyiseen direktiiviin on kirjattu mahdollisuus hyväksyä kotimaan liikenteeseen ajoneuvoja, jotka ovat raskaampia ja suurempia kuin kansainvälisessä liikenteessä sallitut ajoneuvot. Suomessa käytössä olevat EU:n yleisiä ajoneuvoyhdistelmiä isommat 60 tonnin kokonaispainoiset ja 25 metrin pituiset moduulirekat ovat Suomen tärkeä kilpailukykytekijä, koska maamme kuljetus-etaisyydet ovat pitkiä ja teollisuuden raaka-aineen tarve on suuri.

Suomessa pitkät tavaravirratt ovat varsin ohuita, joten niitä on vaikea hoitaa Keski-Euroopan tapaan rautateitse esimerkiksi yhdistettyinä kuljetuksina. Suomen mittojen ja painojen lasku yleiselle eurooppalaiselle tasolle aiheuttaisivat huomattavat lisäkustannukset Suomen elinkeinoelämälle. Samalla liikenteen päästöt tulisivat kasvamaan.

EU:n energiapalveludirektiivin (2006/32/EY) tavoitteena on parantaa energiatehokkuutta 9 prosentilla vuoteen 2016 mennessä. Suomessa LVM, TEM ja YM sekä kuljetusalan etujärjestöt solmivat vuonna 2008 tavarankuljetusten ja logistiikan energiatehokkuussopimuksen, jonka tavoitteena on, että 60 % alan yrityksistä tai luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröidyistä kuorma-autoista on sopimuksen piirissä vuonna 2016, johon mennessä tulisi myös saavuttaa edellä mainittu 9 prosentin energiansäästö verrattuna vuosien 2001–2005 keskimääräiseen energiankulutukseen.

Tulevaisuudessa tavoite tulee tiukkenemaan, sillä EU:n energiapalveludirektiiviä ollaan parhaillaan uudistamassa. Uudessa direktiivissä energiatehokkuustavoitteeksi on asetettu 20 prosentin parannus vuoteen 2020 mennessä. Komissio on myös ilmoittanut, että jos vuonna 2014 näyttää siltä, että vuoden 2020 tavoitteeseen ei päästä, komissio asettaa jäsenmaille sitovat jäsenmaakohtaiset energiatehokkuusvelvoitteet.

Kuorma-autojen ja ajoneuvoyhdistelmien energiatehokkuutta voidaan parantaa sekä yrityksen toiminnan suunnittelulla että ajokaluston hankintaa ja käyttöä koskevilla toimenpiteillä. Myös nykyistä isompien yhdistelmien käytöllä olisi mahdollisuus saavuttaa merkittävät säästöt. Käytetyimpiä energiatehokkuustoimenpiteitä ovat kuljetajien taloudellisen ajotavan koulutus, tyhjäkäynnin välttäminen, ajonopeuden rajoittaminen sekä renkaiden ilmanpaineista huolehtiminen.

Suomessa vuonna 2011 toteutetun kyselyn perusteella kuljetusyritykset ovatkin ottaneet laajasti käyttöön tällaisia helppoja ja halpoja energiatehokkuustoimenpiteitä. Sen sijaan toimenpiteet, jotka vaativat suurempia alkuinvestointeja eivät ole laajasti käytössä. Esimerkiksi kevytrakenteisen ja aerodynaamisesti muotoillun auton hankintahinta voi olla korkeampi kuin tavallisen auton, ja yrityksellä ei välttämättä ole taloudellisia resursseja korkeampiin investointikustannuksiin, vaikka tällainen auto toisi kustannussäästöjä myöhemmin.

Vuoden 2011 kyselyn perusteella kuljetusyritykset eivät myöskään odota suuria energiatehokkuutta parantavia muutoksia tapahtuvan seuraavien viiden vuoden aikana. Varsinkaan pienet yritykset eivät näytä huomaavan asiakkaiden kovenivia vaatimuksia energiatehokkuuden kehittämiseksi. Toisaalta niillä ei myöskään välttämättä ole taloudellisia resursseja investointeja vaativiin energiatehokkuustoimenpiteisiin. Yritykset näyttävät olevan tietoisia useimmista toimenpiteistä, mutta niiltä voi puuttua tietotaitoa hyöty-kustannusanalyysien tekemiseen. Tähän voisi auttaa energiatehokkuusauditointien ja kehityssuunnitelmien tekeminen valtion tuella. Samoin valtio voisi ottaa käyttöön investointitukia sopimukseen liittyneille yrityksille.

5.2.2 Rautatieliikenne

Rautatiealan sääntely perustuu suurelta osin Euroopan unionin lainsäädäntöön. Unionilainsäädännön pohjalta rautatielakia ja sen nojalla annettua alemman asteista sääntelyä on uudistettu viime vuosina useaan otteeseen. Uusi rautatielaki (304/2011) tuli voimaan 15.4.2011. Uuden rautatielain voimaantulon myötä yksityisraiteiden haltijoihin kohdistuu uusia lainsäädännöllisiä velvoitteita.

Yksityisraiteen haltijoilla on mm. oltava rataverkon hallintaa varten Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä turvallisuuslupa ja täytettävä sen saamisen edellytykset, jos yksityisraiteelta on liikennettä muualle rataverkkoon. Myös yhteentoimivuusdirektiivin nojalla annettavat yhteentoimivuusvaatimukset kohdistuvat yksityisraiteisiin ja niillä liikennöivään kalustoon, jos yksityisraiteilta liikennöidään muualle rataverkkoon.

Uusien määräysten noudattaminen – jota valvova viranomainen (TraFi) tällä hetkellä kaikilta edellyttää – aiheuttaa yksityisen ratapihan pitäjälle jopa useiden miljoonien kustannuksia ratapihaa kohden. Kustannukset eivät ole usein ole missään suhteessa ratapihan kautta kulkevaan liikenteen määrään. Ratkaisuna voi olla luopuminen rautatien käytöstä tältä osin kokonaan.

Suomessa on yli 1 000 raidekilometrin verran yksityisraiteita, ja yksityisratapihoja on yli 250. Yksityisraiteet jakautuvat säännöllisesti käytettyihin ja ylläpidettyihin raiteisiin, harvemmin käytettyihin ja vähemmän säännöllisesti ylläpidettyihin raiteisiin sekä raiteisiin, joiden käyttö ja ylläpito ovat ainakin toistaiseksi lakanneet.

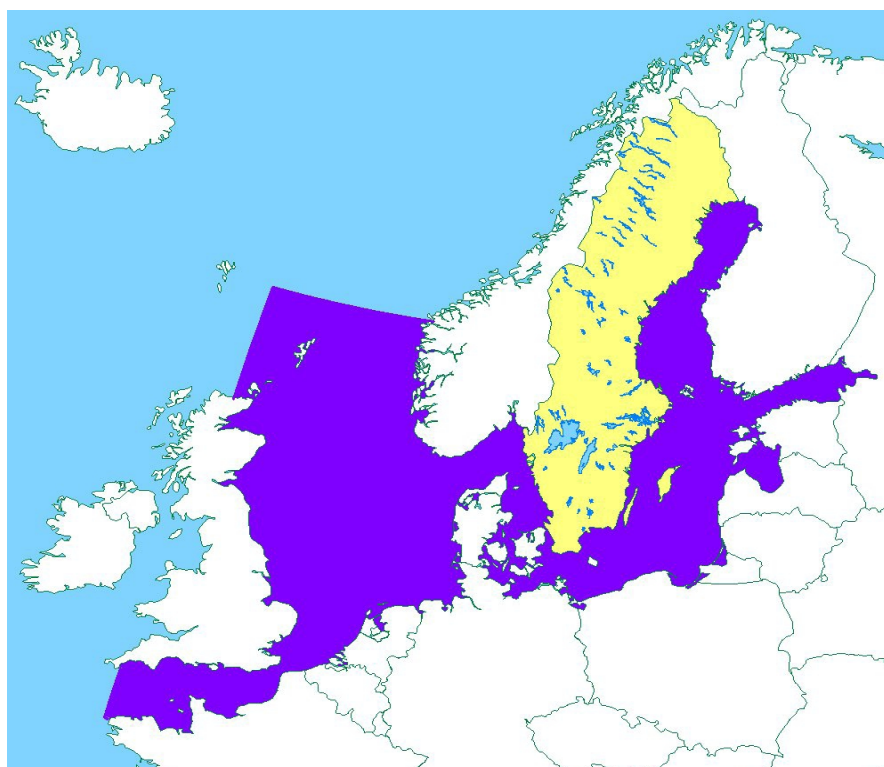
Yksityisratapihojen olemassaolo on Suomen rautatiekuljetuksille ratkaisevaa. Käytännössä kaikki valtion rataverkolla kuljetettu tavara lähtee, päättyy tai käy kuljetusketjussa teollisuusyritysten, satamien tai logistiikkayritysten yksityisraiteiden kautta. Yksityisraiteiden käyttö, ylläpito ja kehittäminen vaikuttavat suoraan rautatiekuljetusten kokonaismäärään ja kuljetusmuotojen jakaumaan Suomessa.

Yksityisraiteiden ylläpito ja kehittäminen vaativat taloudellisia panostuksia. Kun tieinfrastruktuuria tarvitaan tuotantolaitoksissa ja terminaaleissa joka tapauksessa, vaatii raideinfrastruktuurin säilyttäminen ja kehittäminen erillisiä päätöksiä.

5.2.3 Merenkulun ympäristösäätely

5.2.3.1 Rikkioksidipäästöt

Meriympäristön suojelua koskevat säännökset tehdään kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO), joka hyväksyi vuonna 2008 uudistetun ilmansuojeluliitteen (Annex VI), jonka perusteella rajoitetaan laivaliikenteen typenoksidi (NO_x)- ja rikkioksidipäästöjä (SO_x) ja pienhiukkasia. Säännöksillä pyritään vähentämään päästöjen haitallisia vaikutuksia ihmisen terveydelle, meriympäristölle ja lisäämään merenkulun turvallisuutta. Liite on tullut kansainvälisesti voimaan 1.7.2010.



Kuvio 27. Itämeren, Pohjanmeren ja Englannin kanaalin SECA-alue.

IMO:n hyväksymän ilmansuojeluliitteen mukaan aluksissa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuuden ylärajat ovat globaalilla tasolla 1.1.2012 alkaen 3,5 % (aiemmin 4,5 %), 1.1.2020 alkaen 0,5 % (voimaantuloa voidaan siirtää IMO:n päätöksellä vuoteen 2025). Erityisillä "rikkipäästöjen kontrollialueilla" (SECA, Sulphur Emission Control Area) rikkipitoisuus saa olla 1.7.2010 alkaen enintään 1,0 % (aiemmin 1,5 %), 1.1.2015 alkaen enintään 0,1 %. Sovittuja SECA-alueita ovat Itämeren, Pohjanmeren

ja Englannin kanaalin muodostama alue (kuvio 27) sekä Pohjois-Amerikan SECA-alue, joka ulottuu 200 merimailia rannikosta (kuvio 28).



Kuvio 28. Pohjois-Amerikan SECA-alue, joka ulottuu 200 merimailia rannikosta.

Liikenteen polttoaineiden rikkipitoisuudesta säädetään EU:n lainsäädännössä (EU:n rikkidirektiivi, 2005/33/EY). Suomi toimii EU:ssa ja EU-maiden yhteisesti kordinoiman kannan mukaisesti IMO:ssa. Komissio antanut muutosehdotuksen heinäkuussa 2011, jonka mukaan IMO-säännökset sisällytetään EU-lainsäädäntöön. Ilmansuojeluliitteen uudet määräykset tulevat voimaan Suomessa sen jälkeen, kun eduskunta on hyväksynyt lainsäädäntömuutoksen.

Rikkipitoisuutta koskevat uudet määräykset voimaan Suomen osalta EU:n rikkidirektiivin muutoksen myötä. Oikeudellisesti direktiivillä voidaan poiketa IMO-päätöksestä vain Suomen ja Viron aluevesillä tai talousvyöhykkeellä, jos Virolle myönnetään sama liikkuamavara. Muut Itämeren maat – myös Venäjä - ovat jo sidottuja IMO:n määräyksiin.

Tämä tarkoittaa sitä, että jos Suomi ei ratifioi kyseistä direktiiviä, Suomen satamista ei voi liikennöidä nykyisillä päästörajoilla muualle kuin Viroon vuoden 2014 jälkeen.

Aluksilla on pääsääntöisesti kolme vaihtoehtoa direktiivin vaatimusten täyttämiseksi: siirtyminen kalliimpaan polttoaineeseen, rikkipesurien käyttö tai siirtyminen nesteytetyn kaasun (LNG) käyttöön. Rikkipesurien asentaminen ja käyttöönotto tulee asiantuntija-arvioiden mukaan viemään useita vuosia, sillä saatavilla ei ole Itämerelle soveltuvaa kaupallista tuotetta. Uusien polttoaineiden, kuten LNG:n, käyttöönoton toteutuksessa avainkysymys on tarvittavan jakeluverkoston ja terminaalien rakentaminen. Nesteytetyn kaasun samoin kuin rikittömän dieselpolttoaineen käyttö ovat myös kalliita ratkaisuja. Nykyisiin rikittömän (0,5 %) ja rikittömän (0,1 %) polttoaineen hinta-arvioihin perustuen Suomen merikuljetusten kustannukset nousisivat 20–40 %. Tämä nostaisi merirahteja vastaavan määrän.

5.2.3.2 Typpioksidipäästöt

Typpioksidien päästöjä koskeva kolmas vaihe (Tier III) tulee voimaan vuonna 2016 typpipäästöjen kontrollialueilla (NECA) ja se koskee vain uusia aluksia. Tier III -tason saavuttaminen onnistuu nykytekniikalla esimerkiksi katalysaattorijärjestelmän käyt-

töönnotolla tai käyttämällä polttoaineena nesteytettyä maakaasua (LNG). Koska rajoitukset koskevat vain uusia aluksia, ei kustannusvaikutus muodostu suureksi.

5.2.3.3 Painolastivedet

Ilman lastia kulkevat alukset tarvitsevat merikelpoisuutensa säilyttääkseen painolastivettä. IMO:ssa hyväksyttiin vuonna 2004 kansainvälinen painolastivesiyleissopimus (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments), jolla pyritään ehkäisemään alusten painolastivesien mukana leviävien vieraiden eläin- ja kasvilajien kulkeutumista uusiin elinympäristöihin.

Painolastivesiyleissopimus tulee voimaan vaiheittain, kun 30 maata edustaen vähintään 35 % maailman kauppalaivaston tonnistosta, on sen ratifioinut. Jos alus on koko ajan Itämerellä, ei painolastivesiä tarvitse vaihtaa.

Suomen Varustamojen mukaan painolastivesien käsittelyn edellyttämät investoinnit ovat noin 2 M€ alusta kohti. Painolastia koskeva sopimus vaikuttaisi eniten Suomen, Viron, Latvian, Liettuan ja Puolan merikuljetuksiin.

5.2.3.4 Alusten energiatehokkuus

EEDI (Energy Efficiency Design Index) on tarkoitus tulla pakolliseksi kaikille uusille aluksille ja sen tehtävä on luoda suunnitteluindeksi kaikille alustyypeille, jonka mukaan uusien aluksien energiatehokkuus tulisi määrittää jo suunnitteluvaiheessa. Suomen kannalta tärkeät asiat ovat olleet jääluokan sekä Dual-Fuel moottoreiden huomioonottaminen laskelmissa. Suomen nykyinen talviolosuhteissa hyvin toimiva jäävahvistettu tonnisto on ominaisuuksiltaan (esim. iso koneteho) sellainen, että se on osittain ristiriidassa indeksin tavoitteiden kanssa.

Merenkulun maksurasituksen kasvu johtaa väistämättä Suomen logististen kustannusten nousuun, sillä merikuljetus on monen tavaralajin ja tavaravirran kohdalla ainoa kuljetusmuoto, jolle ei helposti löydy vaihtoehtoja. Merenkulun eri segmenttien osalta on mahdollista, että uusien säännösten vaikutus on suurin nykyisenkaltaiseen ro-ro -liikenteeseen, jossa energiankulutus kuljetettuun tavaramäärään nähden on suurempi kuin esimerkiksi konttiliikenteessä.

5.2.4 Ilmaliikenne

EASA eli Euroopan lentoturvallisuusvirasto on Euroopan unionin yhteinen ilmailuviranomainen. Sen keskeisin tavoite on yhtenäisen ja korkean lentoturvallisuustason luominen ja ylläpitäminen koko Euroopassa. EASAn myötä kansallisten viranomaisten toimivalta normien vahvistajana on suurelta osin siirtynyt yhteisölle, joka julkaisee jatkossa useimmat lentokelpoisuuteen, huoltotoimintaan, lentotoimintaan ja lupakirjoihin liittyvät normit. Kansallisen sääntelyn varaan jäävät kuitenkin mm. sotilas- ja valtion ilmailu sekä osa harrasteilmailusta.

Ilmaliikennettä koskeva merkittävä hanke on Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila (SES, Single European Sky). Hanke sisältää laajan lainsäädäntöpaketin, joka koskee mm. lennonvarmistuspalvelun tarjontaa, ilmatilan käyttöä ja lennonvarmistusjärjestelmän hallintaa. EU-jäsenvaltioiden veloitteena on luoda ns. ylikansallisia toiminnallisia ilmatilalohkoja, joilla laajennetaan lennonvarmistuksen yhteistoimintaa ja ilmatilan hallintaa yli kansallisten valtorajojen.

Palveluntarjoajia ja kansallisia valvontaviranomaisia kannustetaan yhteisellä poliittisella julistuksella luomaan sellaisia yhteistyöjärjestelyjä, jotka toisivat hyötyjä ilmatilan käyttäjille ja mahdollistaisivat sen, että valtiot voivat perustaa toiminnallisen ilmatilan lohkon viimeistään vuoden 2012 jälkimmäisellä puoliskolla.

SES-hankkeen avulla arvioidaan voitavan lisätä ilmatilan kapasiteettia ja vähentää polttoaineen kulutusta, kun lentokoneet voivat valita käyttämänsä reitin ilmatilalohkon sisällä. Suomessa sekä siviili-ilmailulla että sotilasilmailu käyttävät Ilmailulaitoksen lennonvarmistusta.

Mikäli Itämeren alueen lennonvarmistus siirtyy ulkopuoliselle kaupalliselle toimijalle, joudutaan Suomen sotilasilmailua varten perustamaan oma järjestelmä, jonka lisäkustannus on arviolta noin 50 M€ vuodessa.

5.2.5 Posti- ja kuriiritoiminta

Kansainvälisellä postiunionilla (UPU) ei ole merkittävää postitoiminnan säätelyroolia. UPU on määrittänyt vain tietyt minimisäännöt maiden välisen kirjepostin kulun suhteen. Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa on tiukemmat säännöt kuin mitä UPU velvoittaa. UPU ei ota kantaa myöskään postihintoihin. Sen sijaan UPU vaikuttaa siihen, miten eri maat maksavat toisilleen kansainvälisen postipalvelun suoritteista. Esimerkiksi kehitysmaat hyötyvät muiden maiden korkeammista hinnoista saapuvan postin osalta. Pikarahti- tai kuriiryhtiöiden harjoittamaa toimintaa ei luokitella postitoiminnaksi.

Postitoiminnan kansallinen säätely noudattaa pääosin EU:n postidirektiiviä, jota täydennetään joillakin kansallisilla lisäyksillä. Itellan toiminnasta alle 5 % on yleispalveluja. Yleisesti ottaen voi todeta, että noin 80 % postin toiminnan sääntelystä tulee EU:n taholta ja 20 % on kansallista.

Postin toiminnan kannalta oleellinen tekijä on alalle pääsyn kynnys ja toisaalta yhteiskunnan asettaman lähinnä alle 50 g:n painoisen kirjepostin ja haja-asutusalueilla myös pakettijakelun yleispalveluvelvoitteen vaatimukset.⁷ Uuden postilain vaikutukset ovat pääosin tämän tarkastelun ulkopuolella, sillä niiden vaikutus Suomen ulkomaankaupan kilpailukykyyn on vain välillinen.

Tätä kirjoitettaessa on valtion täysin omistamien Itella Oy:n ja VR Transpoint Oy:n logistiikkatoimintojen mahdollinen yhdistäminen ollut julkisuudessa esillä. Asian keskenäisyyden vuoksi selvitysmiehillä ei ole ollut mahdollisuuksia tarkastella mahdollisen yritysjärjestelyn vaikutuksia Suomen logistiseen kilpailukykyyn.

⁷ Ks. tarkemmin Hallituksen esitys postilaiksi 216/2010: http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=913424&name=DLFE-11117.pdf&title=Hallituksen%20esitys%20postilaiksi

6. Liikenneinfrastruktuuri

Logistisen ketjun luotettavuus perustuu väylien hyvään kuntoon ja ympärivuotiseen liikennöitävyyteen. Tämä koskee myös alemmaa tieverkkoa, jolla kuljetetaan merkittäviä määriä maa- ja metsätalouden tuotteita ja hoidetaan postin sekä kaupan jakelukuljetuksia.

Yritykset tarvitsevat sekä henkilö- että tavarankuljetuksia. Kaupunkiseuduilla infrastruktuurin tarkastelu on yleensä ottaen monipuolista. Suurimmat puutteet ovat valtakunnallisen tason liikennejärjestelmäsunnittelussa. Investointipäätösten perusteena ei aina ole ollut todellinen liikenteellinen tarve. Erityisesti tavaraliikennettä palvelevissa hankkeissa päätöksenteko tulisi perustua elinkeinoelämän kuljetustarpeisiin ja hankkeen taloudelliseen yhteiskuntataloudelliseen kannattavuuteen.

Yleisesti ottaen Suomen liikenneinfrastruktuurin laajuus ja kapasiteetti on varsin hyvä. Pitkälle kehittyneiden maiden tapaan myös Suomessa keskeiset logistiikan pulonkaulat ovat toisaalla kuin liikenneliikenneinfrastruktuurissa. Tämä tuli esiin selviytymiesryhmän haastatteluissa keskeisten logistiikkatoimijoiden kanssa.

Lisäksi keväällä 2011 valmistuneen Liikenneviraston elinkeinoelämälle suunnatun asiakaskyselyn yhtenä johtopäätöksenä voidaan todeta, että asiakkaat olivat varsin tyytyväisiä liikenneinfrastruktuuriin. Joitakin puutteita on kuitenkin kyselyssä ja haastatteluissa nostettu esiin. Kehä III:n toisen vaiheen toteuttaminen on todettu erityisen kiireelliseksi hankkeeksi elinkeinoelämän kannalta. Lisäksi on mm. nostettu esiin akselipainon nostaminen tietyillä ratayhteyksillä ja raakapuukuljetuksissa käytettävien raakapuuterminaaliverkoston kehittäminen.

Ulkomaankaupan ja tavaraliikenteen kannalta tulisi toteuttaa logistiikan sujuvan toiminnan kannalta tärkeitä hankkeita. Hankkeiden tulisi olla kustannustehokkaita, jotka toteutuessaan välittömästi alentavat tavaraliikenteen kuljetuskustannuksia.

Esimerkkejä kustannustehokkaista (suuret hyödyt suhteessa investointikustannuksiin) ja suoraan yritysten kuljetuskustannuksiin vaikuttavista hankkeista voivat olla eräiden meriväylien syventäminen, rautatieliikenteessä kolmioraiteiden rakentaminen, akselipainon nosto ja raakapuun kuljetuksissa käytettävien terminaalien rakentaminen ja kehittäminen. Tiehankkeissa tavaraliikenteen merkitys hankkeen perusteissa on yleensä vähäisempi henkilöautoliikenteeseen verrattuna (paitsi alemman tason tieverkon osalta).

Liikenneverkkojen suunnittelussa on huomioitava Pohjois-Euroopan raaka-aineresurssien strategisen merkityksen kasvu tulevaisuudessa. Jo nyt tehdyt ja tiedossa olevat sekä mahdollisesti tulevat investoinnit Euroopan pohjoisten alueiden luonnonvarojen hyödyntämiseen aiheuttavat toiminnan luonteesta riippuen investointitarpeita liikenne-infrastruktuuriin. Suomen Lapin kaivoshankkeisiin liittyvät infrastruktuuriratkaisut ja niiden investointipäätösten tulisi perustua kuljetus- ja yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen. Kuljetustaloudellisissa arvioinneissa ei tulisi tukeutua pelkästään Suomen sisäisiin kuljetusreittien tarkasteluun, vaan myös kansainvälisten reittien tulisi olla tarkasteluissa mukana. Tällaista infrastruktuurisuunnittelua pitäisi siten tehdä yhteistyössä naapurimaiden kanssa.

Päätie- ja rataverkon vilkasliikenteisimmillä osuuksilla on jonkin verran tavaraliikenteen ajallista ennustettavuutta heikentäviä ja kustannuksia nostavia kapasiteetti-puutteita. Ruuhkaisimpia osuuksia ovat Kehä III, päärata Helsingin ja Riihimäen sekä Kokkolan ja Ylivieskan välillä. Merkittäviä välityskykyongelmia on myös Luumäen ja Imatran välisellä rataosuudella. Liikenteen ohjauksen ja hallinnan kehittäminen ei

yksin riitä kaikkien puutteiden korjaamiseksi, vaan tarvitaan myös liikenteen sujuvuutta parantavia kehittämisinvestointeja kuten lisäraiteita, lisäkaistoja ja eritasoliit-
tymien rakentamisia. Rataverkon tavaraliikenteen kustannustehokkuutta voidaan parantaa tehokkaasti rataverkon jatkosähköistyksellä ja rakentamalla yhtenäisiä 25 tonnin akselipainon mahdollistavia reittejä tärkeimmille raskaan teollisuuden ja kai-
vostoiminnan kuljetusreiteille.

Suomen tie- ja rataverkko on rapautumassa. Liikenneviraston vuonna 2011 tekemän selvityksen mukaan väyläomaisuuden korjausvelka on tieverkon osalta 1 015 M€, ja rataverkon osalta 1 115 M€.

Venäjä on parhaillaan rakentamassa uutta oikorataa (Losevo–Kamennogorsk) Karja-
lan kannaksella. Venäjän pyrkimyksenä on ohjata Primorskin öljynkuljetukset ja ai-
nakin osa Vainikkalan raja-aseman liikenteestä Imatrankosken raja-aseman kautta. Liikenteen ohjaaminen Imatrankosken kautta tulisi ruuhkauttamaan entisestään Luumäen ja Imatran yksiraiteista rataosuutta. Tämän vuoksi Imatrankosken raja-
aseman avaaminen kansainväliselle rautatieliikenteelle ja tähän liittyvän infrastruk-
tuurin rakentaminen myös Suomen puolella luo merkittävää logistista lisäarvoa.

Meriväylien tasoa pidetään hyvänä. Väylien syventämisellä on voitu saavuttaa mer-
kittäviä säästöjä viennissä ja tuonissa. Joitakin kannattaviksi todettuja syventämis-
tarpeita on jäljellä kuten Rauma väylä. Myös Lapin kasvavat kaivoskuljetusten tar-
peet voivat edellyttää jonkin Perämeren sataman väylän syventämistä. Merenkulun
suurin ongelma koskee talvimerenkulkua. Leutoina talvina jäänmurron palvelutaso on
ollut riittävä. Ongelman muodostavat ankarat talvet, jolloin jäänmurtoavun odotus-
ajat voivat Perämeren liikenteessä venyä jopa useiden päivien mittaisiksi, jolloin ul-
komaankaupalle aiheutuvat haitat ovat merkittäviä.

Saimaan kanavan sisävesi-meriyhteyden ongelma on talven aiheuttama liikenne-
katkos, jonka vuoksi kuljetuksia varten tarvitaan kaksi päällekkäistä järjestelmää.
Liikennepoliittisen selonteon yhteydessä asetettiin virkamiehistä koottu alatyöryhmä,
jonka tehtävänä oli selvittää sisävesiliikenteen kehittämispotentiaali ja sisävesiliiken-
teen kehittämisen pullonkaulat. Työryhmän selvityksen mukaan Saimaan kanavan
kehittäminen ympärivuotiseen liikenteeseen soveltuvaksi vuoteen 2020 mennessä
lisäisi reitin käyttöä uusien tavaralajien ja linjaliikenteen myötä.

Jäänmurtajat ovat tärkeä osa Suomen liikenneinfrastruktuuria. Myös EU:n komissio
on tunnustanut jäänmurtajat osaksi liikenteen infrastruktuuria. Suomen ulkomaanlii-
kenteen sujuvuus on varmistettava riittävällä jäänmurtajakapasiteetilla kaikkina tal-
vina. Elinkeinoelämälle kuljetusten toimitusvarmuus on kuljetusketjun palvelutasote-
kijänä aivan keskeisessä roolissa. Nykyajan kehittyneet logistiset järjestelmät ovat
haavoittuvia ennakoimattomille häiriöille.

Jäänmurtotoiminnan kustannustaso on viime vuosina noussut merkittävästi. Tämä
luo paineita väylämaksujen korottamiseen, edellyttäen että väylämaksun kustannus-
vastaavuustavoitteesta halutaan jatkossakin pitää kiinni. Lisäksi jäänmurtajakaluston
uusiminen tuo lähivuosina isoja uusia investointeja väylämaksujärjestelmän piiriin.
Myös alusten energiatehokkuutta kuvaava EEDI-indeksin käyttöönotto merenkulussa
lisää jäämurtopalvelujen tarvetta.

Hallitusohjelmassa on mainittu jäänmurtokaluston uusimisen selvittämistarve. Siinä
yhteydessä tulee tarkasteltavaksi mm. nykyisen monitoimimurtajakonseptin tarkoi-
tuksenmukaisuus tulevaisuuden ratkaisussa. Olisi lisäksi syytä tarkasti selvittää vaihtoeh-
toisia tapoja jäänmurron organisoimiselle, kuten pelkän operoinnin kilpailuttaminen
ja/tai yhteistyön tiivistäminen entisestään Ruotsin kanssa.

Satamien rooli tavaraliikenteen solmukohtina on aivan keskeinen. Satamat ja satamapalvelut ovat Suomessa kehittyneet tuotanto- ja yhdyskuntarakenteen kehityksen seurauksena.

Suomessa yleiset satamat ovat kuntien ja teollisuussatamat yritysten omistuksessa. Satamapalveluja tuottavat vastaavasti yksityisesti omistettut satamaoperaattorit. Valtiovallan rooli satamien ohjaamisessa on Suomessa ollut – ja tulee jatkossakin olemaan – erittäin pieni. Valtiovalta pystyy vaikuttamaan satamien kehitykseen lähinnä vain epäsuorasti satamien liikenneyhteyksien rakentajana ja ylläpitäjänä.

Satamien liikennemäärästä suuri osa liittyy satamien läheisyydessä toimivien teollisuuslaitosten tuotantoon. Satamien kehittymistä ohjaavat markkinavoimat, eli käytännössä tuotantorakenteessa tapahtuvat muutokset, satamien asiakkaat ja näiden tekemät kuljetusratkaisut.

Satamien ja siellä toimivien yritysten palvelutaso vaikuttaa merkittävästi asiakkaiden tekemiin kuljetusratkaisuihin. Palvelutaso ei kuitenkaan välttämättä korreloi sataman läpi kulkevan liikenteen volyymin kanssa. Pienemmänkin sataman asiakkaat voivat olla hyvin tyytyväisiä sataman tarjoamaan palvelutasoon. Kunnallisten satamien muuttuminen osakeyhtiöiksi tulee vahvistamaan liiketoimintaperiaatteiden merkitystä satamatoiminnassa.

Merenkulussa toimii suuruuden ekonomia, jonka seurauksena laivakuljetus on varsin raskaissa irtotavarakuljetuksissa kustannustehokkain kuljetusmuoto. Siten näissä kuljetuksissa lähimmän sataman käyttö ja maakuljetusosuuden minimointi on kustannustehokkuuden kannalta tavoiteltava asia. Suomen satamien tavaraliikenteen volyymistä yli puolet on irtotavaraa. Muutokset satamaverkossa ja yksittäisten satamien roolin muuttumisella voi olla erilaisia vaikutuksia. Esim. satamien liikennevirtojen maakuljetusosuuden pidentäminen nostaa kustannuksia ja voi aiheuttaa merkittäviä investointitarpeita maaliikenneverkkoihin.

Suuryksikköliikenteessä (esim. kontit, perävaunut) maakuljetuksen pituuden merkitys sataman valinnassa ei ole yhtä merkittävä kuin irtotavarakuljetuksissa. Reitinvalintaan vaikuttavat kustannustehokkuuden ohella sataman tarjoama palvelutaso, joka sisältää myös laivayhteyksien frekvenssin. Vaikka suuryksikköliikenne on Suomessa keskittynyt muutamiiin satamiin, on esim. automaattisten lastinkäsittelyjärjestelmien käyttöön otto vaikeata ohuiden tavaravirtojen vuoksi.

Satamien välisen yhteistyön kehittämällä voidaan välttää päällekkäisiä investointeja. Tämä koskee ensisijaisesti lähellä toisiaan sijaitsevia satamia. Kotkan ja Haminan satamien yhdistyminen on tästä hyvä esimerkki.

EU-komissio on lokakuussa 2011 tehnyt ehdotuksen TEN-T liikenneverkon uusiksi suuntaviivoiksi. Uuden TEN-verkon tulisi olemaan kaksikerroksinen ja koostuisi kattavasta verkosta ja ydinverkosta. Ehdotettu kattava verkko on Suomen osalta varsin laaja ja perustuu pitkälle Suomen nykyiseen TEN-verkkoon, johon on tehty tiettyjä lisäyksiä. Sen sijaan ehdotettu ydinverkko on Suomen osalta suppea. Se edustaa kuitenkin varsin hyvin Suomen keskeisimpiä liikenneväyliä ja satamia.

Liikenneverkolle ehdotetut tekniset vaatimukset ovat Suomen kannalta osittain epätarkoituksenmukaisia ja ylimitoitettuja ja edellyttäisivät merkittävää kansallista rahoituspanostusta. Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen tulee perustua ensisijaisesti liikenteellisiin tarpeisiin. Eri jäsenvaltioiden liikenteellisten tarpeiden huomioiminen TEN-T verkolle asetettavien vaatimusten asettamisessa varmistaisi sen, etteivät vaatimukset johda tarpeisiin nähden kohtuuttomiin investointeihin.

Kokonaisuudessaan komission ehdotuksen mukaisien kehittämistoimenpiteiden kustannukset olisivat Suomen liikenneverkolla karkean arvion mukaan jopa yli 22 miljardia euroa, josta ydinverkon osuus on noin 8,5 miljardia euroa. Komission ehdotuksen mukaan ydinverkko valmistuu vuoteen 2030 ja kattava verkko vuoteen 2050 mennessä.

Vastaavat resurssit voitaisiin Suomen logistisen kilpailukyvyn kannalta kohdentaa huomattavasti kustannustehokkaampiin kohteisiin ja toimenpiteisiin, joiden toteuttamisen TEN-T-verkon vaatimukset voivat vaarantaa.

Baltian reitillä on vahva asema uudessa TEN-T suuntaviivaehdotuksessa ja siihen liittyvässä implementointisuunnitelmassa vuoteen 2020. Erityisesti uuden rautatieyhteyden rakentaminen Baltian maiden läpi Puolaan kuuluu yhteen komission identifioimaan ensisijaisesti kehitettävään ydinverkon kuljetuskäytävään (Baltia-Adrianmerikäytävä). Myös nykyinen Pohjolan kolmio on pääpiirteissään mukana uudessa ehdotuksessa. Käytävään kuuluva Tanskan ja Saksan välille rakennettava Fehmarn Beltin silta tulee osaltaan vaikuttamaan myös Suomen ulkomaankaupan kuljetuksiin. Fehmarn Beltin silta rakennetaan aikavälillä 2014–2020.

EU:n ulkopuolisten maiden osalta keskeisessä roolissa on Venäjän liikenneinfrastruktuurin kehittyminen ja yhteensopivuus Suomen ja TEN-T liikenneverkkoon yleisesti. Venäjä on parhaillaan rakentamassa uutta oikorataa (Losevo–Kamennogorsk) Karjalan kannaksella. Venäjän pyrkimyksenä on ohjata Primorskin öljynkuljetukset ja ainakin osa Vainikkalan raja-aseman liikenteestä Imatrankosken raja-aseman kautta. Liikenteen ohjaaminen Imatrankosken kautta tulisi ruuhkauttamaan entisestään Luumäen ja Imatran yksiraiteista rataosuutta.

Logistiikkakeskusten kehittäminen on yksityisen sektorin vastuulla. Julkisen sektorin on kuitenkin huolehdittava, että logistiikkakeskuksille on tarjolla riittävän suuria maa-alueita kilpailukykyisten liikenneyhteyksien varrella.

Tällä hetkellä eri puolilla Suomea on lukuisia logistiikkakeskushankkeita, joiden toimintakonsepti on osittain selkiytymätön. Kaikille hankkeille ei myöskään löydy riittävästi kysyntää.

Tärkeimpiä julkisen sektorin vastuulla olevia kehittämiskohteita terminaaliverkon osalta on rataverkon raakapuun terminaaliverkon rakentaminen, jonka avulla voidaan parantaa metsäteollisuuden puun toimitusvarmuutta, poistaa olemassa olevan vaunupulan ja parantaa muutoinkin kuljetusjärjestelmän tehokkuutta.

7. Toimenpiteet logistisen kilpailukyvyn parantamiseksi

7.1 Fiskaalisten verojen ja maksujen taso

Suomessa liikenteeltä perittävien verojen ja maksujen luonne on yleensä fiskaalinen, jolloin kytkentää liikenteen aiheuttamiin kustannuksiin ei ole. Maksujen taso on korkea ja nousee edelleen. Esim. väylämaksua ja dieselpolttoaineverotusta on äskettäin korotettu. Myös energiaverotusta on kiristetty. Kustannustason nousulla on välittömiä vaikutuksia Suomen kilpailukykyyn.

Liikenteen hinnoittelun periaatteiden mukaisesti olisi järkevää siirtyä fiskaalisista veroista kohti uudenlaisia maksuja eri liikennemuodoille. Aiheutuneiden kustannusten perusteella perittävät maksut olisi tehokkaampi tapa hinnoitella liikennettä ja loisi aidon asiakassuhteen väyläpalveluja tuottavan tahon ja väyliä käyttävien tahojen välille.

Kokonaismaksurasitetta ei ole syytä nostaa koska se on jo tällä hetkellä korkea, ja nousupaineita logistiikkakustannuksiin tuovat jatkossa mm. merenkulun uudet rikkipäästöjä koskevat määräykset. Eri liikennemuodoilta perittävien maksujen osalta täyteen kustannusvastaavuuteen ei tarvitse pyrkiä. Pääasia olisi, että kaikkia liikennemuotoja kohdeltaisiin liikenteen maksujen osalta samoin periaattein.

Liikenteen hinnoitteluperiaatteiden uudistaminen tulisi tehdä kokonaistarkasteluna, jossa kaikki liikennemuodot ovat mukana. Vain yhdelle liikennemuodolle pitkälle vievän "käyttäjä maksaa" -periaatteen mukaisen maksujärjestelmän luominen johtaa osaoptimointiin ja tehokkaan hinnoittelun mahdollistamat kokonaishyödyt jäävät saavuttamatta. Eri liikennemuodoilta nykyisin perittävät verot tai maksut suhteessa ylläpidettävän infrastruktuurin kustannuksiin vaihtelee merkittävästi.

Meriliikenteeltä perittävä väylämaksu kattaa lähes täysin meriliikenteen infrastruktuurin menot ja tehtyjen investointien pääomakustannukset. Vastaavasti rautatieliikenteeltä perittävä ratamaksu kattaa vain pienen osan rataverkon ylläpitomenoista. Jos esim. jäänmurtaajien ja meriväyläinvestointien pääomakustannukset poistettaisiin väylämaksujärjestelmän piiristä, eli merenkulkutoimijoilta perittäisiin lähinnä meriliikenneinfrastruktuurin ylläpidosta ja operoinnista johtuvat menot, olisi tämä paremmin linjassa nykyisen rautatieliikenteen ratamaksujärjestelmän kanssa. Tämä tarkoittaisi, että luovuttaisiin väylämaksun 100 %:n kustannusvastaavuustavoitteesta. Tämä taas vuorostaan alentaisi paineita nostaa väylämaksuja uusien jäänmurtaajien hankkimisen seurauksena.

7.2 Ennakoiva kansainvälinen edunvalvonta

Liikennesektorin sääntelystä kuljetusmuodosta riippuen vain 10–30 % on kansallista. Suomi on sääntelyn toimenpanossa usein mallioppilas omaksi vahingokseen. Tulevaisuudessa meidän on pyrittävä ottamaan kansallinen etu paremmin huomioon ja siirtä säännösten soveltamisessa tilanteen mukaan ”mallioppijaksi”.

Suomen kansainvälistä edunvalvontaa tulee vahvistaa niin, että kansainvälisissä järjestöissä (kuten IMO) ja EU:ssa valmisteltavat säädökset eivät heikennä Suomen logistista kilpailuasemaa muihin maihin nähden.

Lähivuosien tärkeimpiä tehtäviä on, että merenkulun rikkidirektiiviin saadaan joko pitkä siirtymäaika tai mikäli se ei ole mahdollista tukitoimia Suomen valtiolta ja EU:lta merenkulun kustannusnousun vähentämiseksi. Suomen valtion taholta tällaisia tukitoimia voivat olla esimerkiksi tuki uuden teknologian kehittämiselle ja käyttöön- otolle sekä laivojen uusien polttoaineiden kehittämisen ja saatavuuden edistäminen kuten LNG-polttoainejakeluverkoston varmistaminen.

Uusien Suomen logistisia kustannuksia merkittävästi lisäävien kansainvälisten välttämiseksi on tärkeää vahvistaa ennakoivaa yhteistyötä viranomaisten ja elinkeinoelämän välillä.

Suomi voi virkamiesten hyvillä neuvottelutaidoilla vaikuttaa kansainvälisiin sopimuksiin, mutta resurssijamme pidetään liian pieninä kansainvälisessä edunvalvonnassa. Myös elinkeinoelämän mahdollisimman selkeä ja yhtenäinen toiminta jo varhaisessa edunvalvonnan vaiheessa on tärkeää.

Liikenteen kansainvälinen sääntely laaditaan edelleen kuljetusmuodoittain, ja tässä työssä vaikuttaminen edellyttää paitsi toimialan myös alan vaikuttajien ja viranomaisten erittäin hyvää tuntemusta ja vuorovaikutusta näiden kanssa.

Ennakoiva edunvalvonta – eli vaikuttaminen asioiden valmisteluun mahdollisimman aikaisessa vaiheessa – edellyttää viranomaisten ja elinkeinoelämän hyvää vuoropuhelua.

7.3 Laittomat lakot ja työmarkkinoiden joustavuus

Eurostatin tilastojen mukaan Suomi on EU:ssa 6. sijalla työtaisteluissa menetettyjen työpäivien lukumäärän osalta. Esim. keskeisiin kauppakumppani- ja kilpailumaihin Ruotsiin ja Saksaan verrattuna Suomessa on ollut huomattavasti enemmän työtaisteluissa menetettyjä työpäiviä.

Esimerkiksi Ruotsissa lakkojen määrä väheni erittäin merkittävästi kun työmarkkinalainsäädäntöä muutettiin v. 1992, ja laittomat lakot loppuivat lähes kokonaan. Tämä on merkittävä ero Suomeen verrattuna. Myös Suomessa tulisi pohtia toimenpiteitä, jotka parantaisivat kilpailukykyämme tältä osin.

Työvoiman saatavuus on varmistettava koulutuksen avulla. Pulaa on erityisesti rekakuskeista, lähijakeluhenkilöstöstä ja varastotyöntekijöistä. Maahanmuuttopolitiikalla voidaan helpottaa matalapalkkaisten alojen työvoiman saatavuutta.

7.4 Liikenneverkon rapautuminen ja ympärivuotisen käytön varmistaminen

Logistisen ketjun luotettavuuden perusedellytys on, että tie- ja rataverkko sekä meriväylät ovat ympärivuotisesti liikennöitäviä. Tämä edellyttää, että väylien talviaikaisesta kunnossapidosta ml. jäänmurto huolehditaan kuljetustarpeiden edellyttämällä tavalla. Kaksi viimeistä talvea ovat osoittaneet, että varsinkin teiden talvihoito ja jäänmurtopalvelu ovat olleet riittämättömiä, mistä on aiheutunut huomattavat lisäkustannukset Suomen ulkomaankaupalle.

Jäänmurron kapasiteettia olisi ylläpidettävä vaikeiden talvien mukaisesti. Jo nykyisen jäänmurron palvelutason säilyttäminen edellyttää lähivuosina investointeja uusiin jäänmurtajiin, sillä osa perinteisistä jäänmurtajista on tulossa käyttöikänsä päähän. Uusien jäänmurtajien pääomakustannuksia ei saisi siirtää väylämaksuihin, sillä tästä aiheutuisi merkittävä lisärasite Suomen ulkomaankaupalle. Uusien murtajien hankinnassa on myös otettava huomioon, että ne ovat tarpeeksi tehokkaita varmistamaan Perämeren talvimerenkulku vaikeimpinakin talvina. Jäänmurtajatoimissa kehitetään myös kansainvälistä yhteistyötä. Tavoitteena voi olla esimerkiksi yhteinen operatiivinen keskus. Saimaan kanavan ympärivuotisuus on tärkeää kanavan läpi kulkevan ulkomaankaupan reitin kilpailukyvyyn varmistamiseksi. Muutoin reitin kysyntä näivettyy.

Tieverkon osalta on varmistettava maa- ja metsätalouden kuljetusten samoin kuin postin ja kaupan jakelukuljetusten toimintavarmuus kaikkina vuodenaikoina. Lisäpanostusta tarvitaan erityisesti tieverkon talvihoitoon ja alemman tieverkon kelirikko-ongelmien torjumiseen. Rautatieliikenteen osalta on pyrittävä eri keinoin vähentämään talven aiheuttamia liikenteen täsmällisyysongelmia.

Pitkän aikavälin keskeisiä tavoitteita tulee olla tie-, rata- ja vesiväyläverkon korjausvelan vähentäminen. Liikenneverkon kehittämisen sijaan painopisteen tulee jatkossa olla infrastruktuurin ylläpidossa. Erityisesti liikennemääriltään merkittävien pääväylien kunto tulee varmistaa, mutta myös elinkeinoelämälle tärkeistä alemman tason liikenneväylistä on huolehdittava.

Liikenneväyläverkkon kehitystarpeita tulee myös tarkastella kriittisesti. Tuotantorakenteessa tapahtuvien muutosten seurauksena joidenkin liikenneväylien merkitys saattaa pienentyä ajan myötä. Tällaisten verkon osien kohdalla tulisi pystyä tekemään verkon supistumista koskevia ratkaisuja. Tämä koskee esimerkiksi rautatieliikenteen vähäliikenteisiä ratoja.

Tie-, rautatie- ja meriliikenteen häiriöttömyyden ja turvallisuuden varmistamiseksi vanhentuneet liikenteen ohjausjärjestelmät tulee uusia ja ajanmukaistaa.

Lentorahdin kysynnän ennakoinnissa on huomioitava, että rahtikoneilla kulkee vain osa lentorahdiksi tilastoidusta ulkomaankaupasta. Olemassa olevien lentoasemien välityskyky niin Suomen oman lentorahdin kuin mahdollisen kauttakulkuliikenteenkin osalta on jo nyt varsin hyvä. Onkin erittäin vaikea nähdä, että Suomessa olisi lähitulevaisuudessa tarvetta kokonaan uusille lentorahtiin keskittyville lentoasemille.

7.5 Infrastruktuurin rahoitus

Infrastruktuurin rahoitus voidaan hoitaa valtion taholta joustavammin, kun isot ja pitkäkestoiset hankkeet toteutetaan kokonaisuuksina. Kiireellisintä on turvata isojen hankkeiden kuten Seinäjoki-Oulu ja E18 loppuun saattaminen. Logististen verkkojen

kautta on luotava kilpailukykyä Suomen teollisuudelle. Valtion on haettava vaihtoehtoja kilpailukyvyn kehittämiseksi.

Infrastruktuurin rahoitukseen tarvitaan pitkäjänteisyyttä, jotta infrastruktuurin korjausvelka voidaan poistaa ja liikenneverkon kehittämistoimet voidaan suunnata kustannustehokkaisiin kohteisiin. EU:n aluekehitys- ja rakennerahastojen rahoituksella tehtävien hankkeiden rahoitusperusteita tulee tarkistaa, sillä esitettyjen hankkeiden toteutuminen on usein epärealistista ja irrallaan kansallisen liikennejärjestelmän kehittämisestä.

Viimeistään vuosina 2016-2022 tulisi laatia ohjelmapaketti, joka sisältää huomattavan erityismäärärahan tieverkon kunnon parantamiseksi ja korjausvelan poistamiseksi.

7.6 Rautateiden kilpailukyvyn edistäminen ja uudet kuljetusreitit

Rautateiden kilpailukykyä tulee edistää helpottamalla uusien operaattoreiden markkinoille tuloa. Tämä edellyttää, että varmistetaan mm. lupaprosessien virkamiesresurssien riittävyys, alan koulutusmahdollisuudet sekä rataverkon käyttöön liittyvien palvelujen saatavuus.

Karjalan kannaksella rakenteilla olevan Losevo–Kamennogorsk -oikoradan rakentaminen synnyttää potentiaalisia hyötyjä myös Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä. Radan valmistumisen jälkeen Vainikkalan liikenne tulee kulkemaan Kamennogorskin kautta. Mikäli nykyisin Vainikkalan kautta hoidettava Suomen liikenne siirretään osittain tai kokonaan lähellä Kamennogorskia sijaitsevan Imatrankosken raja-aseman kautta kulkevalle reitille, saavutetaan lyhentyvän kuljetusmatkan vuoksi merkittävä kuljetuskustannussäästöjä ja samalla voidaan siirtää Luumäki–Vainikkala lisäraiteen rakentamistarvetta pitkälle tulevaisuuteen. Nykyään jo ruuhkaisen Luumäen ja Imatran välisen rataosuuden kaksoisraiteen rakentaminen tulee kuitenkin entistä kiireellisemmäksi. Lisäksi on rakennettava Imatrankosken kolmioraide.

Pohjois-Suomessa avattavien kaivosten kuljetuksia varten rakennetaan uusia ratoja vain jos ne ovat kuljetus- ja yhteiskuntataloudellisesti perustavissa. Hankkeiden toteutuksessa on otetta huomioon myös kaivosyhtiöiden mahdollinen oma rahoitusosuus.

7.7 Maantieliikenteen mitat ja painot

Suomen tulee säilyttää nykyinen kansallinen liikkumavara jatkossakin. Jos tässä onnistutaan, tulisi tämän jälkeen vielä kansallisin säädöksin pyrkiä kehittämään tiekuljetuskalustoamme kuljetuskapasiteetiltaan vielä tehokkaammaksi. Tämä koskee erityisesti metsäteollisuuden raaka-ainekuljetuksia esimerkiksi Pohjois-Suomessa.

Suomen nykyiset yleistä eurooppalaista tasoa suuremmat sallitut kuorma-autojen mitat ja massat pienentävät kotimaan kuljetusten kustannuksia. Tältä osin olemme samalla viivalla Ruotsin kanssa, joskin Ruotsissa on jo tehty pilottikokeiluja nykyistä selvästi isompien ajoneuvoyhdistelmien käytöstä puukuljetuksissa.

7.8 Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen

Liikenneverkon kehittämisen painopiste tulee Suomen logistisen kilpailukyvyn näkökulmasta olla Suomen ulkomaankaupan tärkeimpien eli satamiin ja rajanylityspaikoille johtavien pääväylien kehittämisessä.

Investointihankkeiden vaikutusten arvioinnin tärkein osa on hankkeen kannattavuuslaskelma. Laskelman lopputuloksena saatava hyöty-kustannussuhde (h/k-suhdeluku) antaa kuvan investoinnin yhteiskuntataloudellisesta kustannustehokkuudesta ja kannattavuudesta. Laadukkaitten kannattavuuslaskelmien tekeminen on keskeinen osa hankkeen suunnitteluprosessia.

On todettava, että Liikenneviraston hankelistoilla esiintyvistä väylähankkeista on huomattava osa sellaisia, joista ei ole laskettu h/k-suhdetta eikä laskelmien taustoja ole saatavilla. Valtiontalouden tarkastusvirasto on vuonna 2010 julkaistussa raportissaan kiinnittänyt huomiota hankearvioinnin puutteisiin.

Liikenneviraston tulisikin jatkossa entistä paremmin huolehtia siitä, että väyläinvestointien hankearviointeihin ja hankkeiden toteutuksen jälkeisiin jälkiarviointeihin annetaan jatkossa suurempi painoarvo ja varataan riittävästi resursseja niiden tekemisen.

Liikenneviraston hankekorteissaan esittelemiä infrastruktuurihankkeita arvioitiin niiden Suomen logistiselle kilpailukyvyllä tuottaman lisäarvon perusteella. Selvitysmiehet huomioivat hankkeesta hyötävän tavaraliikenteen, väylän puutteet ja vaikutavuuden kuljetusten kannalta.

Liikenneviraston hankelistalla (yhteensä 8 mrd euroa) esitetyt hankkeet jaettiin neljään ryhmään sen mukaan, kuinka suuri lisäarvo hankkeella on Suomen logistiselle kilpailukyvyllä. Ryhmät olivat seuraavat:

1. Hankkeet, joiden logistinen lisäarvo on erittäin merkittävä (taulukko 5)
2. Hankkeet, joiden logistinen lisäarvo on merkittävä (taulukko 6)
3. Hankkeet, joiden logistinen lisäarvo voi olla merkittävä, mutta kuljetuksia koskevan kysyntäriskin vuoksi näiden arviointi on nykytiedoilla vaikeaa.
4. Hankkeet, joiden logistinen lisäarvo on vähäinen (esim. joukkoliikenteen hankkeet)

Taulukko 5. *Hankkeet, joilla on erittäin merkittävä lisäarvo Suomen logistiselle kilpailukyvyille. Kustannusarvioiden summa on muokattu Liikenneviraston hankekorttien (12/2011) pohjalta.*

Hanke	Vaikutukset tavaraliikenteelle	(M€)
E18, Hamina - Vaalimaa	Hanke edistää Suomen ulkomaankaupan ja transiton kilpailukykyä ja parantaa liikenneturvallisuutta.	240
Vt 5 Mikkeli – Juva	Hanke parantaa raskaan liikenteen sujuvuutta, matka-ajan ennakoitavuutta ja liikenneturvallisuutta valtakunnallisesti tärkeällä kuljetusreitillä.	100
Vt 8 Turku - Pori	Hanke parantaa raskaan liikenteen sujuvuutta, matka-ajan ennakoitavuutta ja liikenneturvallisuutta Varsinais-Suomen ja Satakunnan satamiin johtavilla kuljetusreitillä.	210
Luumäki-Imatra kaksois-raide ja palvelutason parantaminen	Hanke parantaa rautatiekuljetusten kilpailukykyä (25 t akselipaino), vähentää tavaraliikenteen häiriöherkkyyttä ja lisää kapasiteettia (mahdollistaa mm. Imatrankosken raja-aseman käytön kv liikenteessä).	340
Kouvola-Kotka/Hamina rataosan palvelutason parantaminen	Hanke parantaa rautatiekuljetusten kilpailukykyä (yhtenäinen 25 t akselipainon reitti Imatralta Kymenlaakson satamiin) ja tehostaa toimintoja Kotkan ratapihalla.	40
Riihimäen kolmioraide	Parantaa merkittävästi tavaraliikenteen kustannustehokkuutta itä - länsi -kuljetussuunnassa. Vähentää riihimäen ratapihojen käyttötarvetta.	10
E18, Kehä III:n kehittäminen II vaihe	Tien varrella on valtakunnallisesti merkittävä logistiikkapalveluiden keskittymä ja tie palvelee Helsingin Vuosaaren staman kuljetuksia. Hanke parantaa merkittävästi kuljetusten sujuvuutta ja matka-ajan ennakoitavuutta.	290
Raakapuun terminaali-verkon kehittäminen	Hanke parantaa metsäteollisuuden raakapuukuljetusten toimintavarmuutta, parantaa vaunukaluston kiertoa ja parantaa kuljetusjärjestelmän kustannustehokkuutta.	70
Vt 26 Hamina-Taavetti	Tie on tärkeä osa Kymenlaakson satamiin johtavaa kuljetusreittiä. Tien raskaan liikenteen osuus on poikkeuksellisen suuri. Hanke parantaa kuljetusten sujuvuutta ja matka-ajan ennustettavuutta sekä liikenneturvallisuutta.	75
Tuomioja-Raahe ja Tampere-Seinäjoki akselipainon nosto 25 tonniin	Rataosuudet ovat tärkeitä osia mm. Raahen ja Hämeenlinnan välistä perusmetallien sekä kotimaisen raakapuun kuljetusreittejä. 'Akselipainon nosto on tehokas keino parantaa näiden kuljetusten kustannustehokkuutta.	30
Tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjausjärjestelmien uusiminen	Hanke vähentää kaikkien liikennemuotojen häiriöherkkyyttä, parantaa kuljetusten toimitusvarmuutta ja turvallisuutta.	90
Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki ratayhteyden sähköistys ja Iisalmen kolmioraide	Hanke parantaa mm. Suomen oman kaivostuotannon vientikuljetusten ja metsäteollisuuden raakapuukuljetusten kustannustehokkuutta sähköistuksen ja	60
Vt 6 Taavetti - Lappeenranta	Tie on tärkeä osa Itä-Suomen ja Venäjän kuljetuksia palvelevaa kuljetusreittiä, jolla raskaan liikenteen osuus on suuri. Hanke parantaa kuljetusten sujuvuutta ja ajallista ennustettavuutta sekä liikenteen turvallisuutta.	90
Rauman meriväylä	Hanke parantaa metsäteollisuuden Pohjois-Amerikan vientikuljetusten raaka-aineiden tuontikuljetusten kustannustehokkuutta.	20

Taulukko 6. *Hankkeet, joiden lisäarvo Suomen logistiselle kilpailukyvyllä on merkittävä. Kustannusarvioiden summa on muokattu Liikenneviraston hankokorttien (12/2011) pohjalta.*

Hanke	Vaikutukset tavaraliikenteelle	(M€)
E18/Kt 40, Turun kehätie välillä Kausela - Kirismäki I vaihe	Hanke parantaa kehätien liikenteen sujuvuutta ja matka-ajan ennakoitavuutta. Parempi sujuvuus hyödyttää erityisesti Naantalın sataman kuljetuksia, mutta tukee myös Turun sataman kuljetusten ohjaamista kehätielle ja Ratakadun rauhoittamista raskaalta liikenteeltä.	70
Vt 12, Lahti - Kouvola	Tie on tärkeä osa itä-länsi-suuntaista raskaan liikenteen reittiä Pirkanmaalta, Kanta- ja Päijät-Hämeestä Venäjälle. Tieosuudella on melko suuri raskaan liikenteen osuus. Hanke parantaa kuljetusten sujuvuutta ja turvallisuutta.	180
Vt 15 Kotka - Kouvola	Tie on vilkasliikenteinen ja sen raskaan liikenteen osuus on huomattavan suuri. Yhteys on tärkeä osa vientiteollisuuden reittiä Kymenlaakson satamiin. Nykyinen ongelma on tien kapasiteetin riittämättömyys ja heikko liikenneturvallisuus. Tien parantaminen nostaa ja tasoittaa rekkaliikenteen nopeuksia ja matka-ajasta tulee siten ennakoitavampaa.	70
Vt 15 Kotkan sisääntulo	Tieosuus on hyvin vilkkaasti liikennöity ja se on pääyhteys E 18 tieltä Kotkan Hietasen ja Mussalon satamiin. Yhteys ruuhkautuu ajoittain. Hanke parantaa satamien ja muun elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta ja parantaa liikenneturvallisuutta.	25
Vt 14 Savonlinnan keskusta III vaihe	Hanke sisältää Saimaan syväväylän siirron Kyrönsalmesta Laitaatsalmeen, kiinteän 4.kaistaisen maantiesillan rakentamisen Laitaatsalmen syväväylän yli sekä Laitaatsalmen ratasillan muuttamisen kääntösillaksi. Hanke parantaa tieliikenteen sujuvuutta, syväväylän turvalli-suutta ja tehostaa Savonlinnan maankäyttöä.	50
Pyhäjoen ydinvoimalan edellyttämät tieinvestoinnit	Fennovoima Oy on tehnyt päätöksen rakentaa Pyhäjoelle ydinvoimalan. Voimala alueelle on rakennettava uusi tie valtatieltä 8. Hanke mahdollistaa ydinvoimalan rakentamisen ja se palvelee valmistumisen jälkeen ydinvoimaan henkilö- ja tavaraliikennettä.	30
Helsinki-Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisääminen	Kerava-Riihimäki välisen rataosan liikenne on ajoittain häiriöherkkää. Hanke mahdollistaa säännöllisen henkilöjunatarjonnan kasvattamisen ja parantaa rataosan liikenteen sujuvuutta. Hanke hyödyttää henkilöliikenteen ohella Vuosaaren sataman ja Sköldvikin tavaraliikennettä	350
Hyvinkää-Hanko-rataosan sähköistys	Rata palvelee mm. metsäteollisuuden vientikuljetuksia ja raakapuukuljetuksia sekä perusmetalliteollisuuden kuljetuksia. Radan sähköistys parantaa merkittävästi rautatiekuljetusten kilpailukykyä ja vähentää liikenteen päästöjä.	50
Tavaraliikenteen tärkeimpien ratapihojen parantaminen	Tavaraliikenteen useat ratapihat ovat raiteistomalliltaan vanhentuneita ja huonokuntoisia. Hanke sisältää Kuopion, Joensuun, Oulun, Vainikkalan ja Tampereen ratapihojen peruskorjauksia, raiteistomallien sekä liikenteen ohjaus- ja turvalaitteiden uusimisia. Hanke parantaa tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä.	280
Kokkolan meriväylän syventäminen	Kokkolan meriväylän syvyys on 13 metriä. Satamssa liikennöi aluksia, joiden syväys on tätä suurempi, joten ne joudutaan jättämään vajaalastiin. Hanke parantaa mm. kotimaan kaivosten kilpailukykyä sekä Kokkolan staman kilpailukykyä Venäjän transitokuljetuksissa.	65

7.9 Yhteenveto

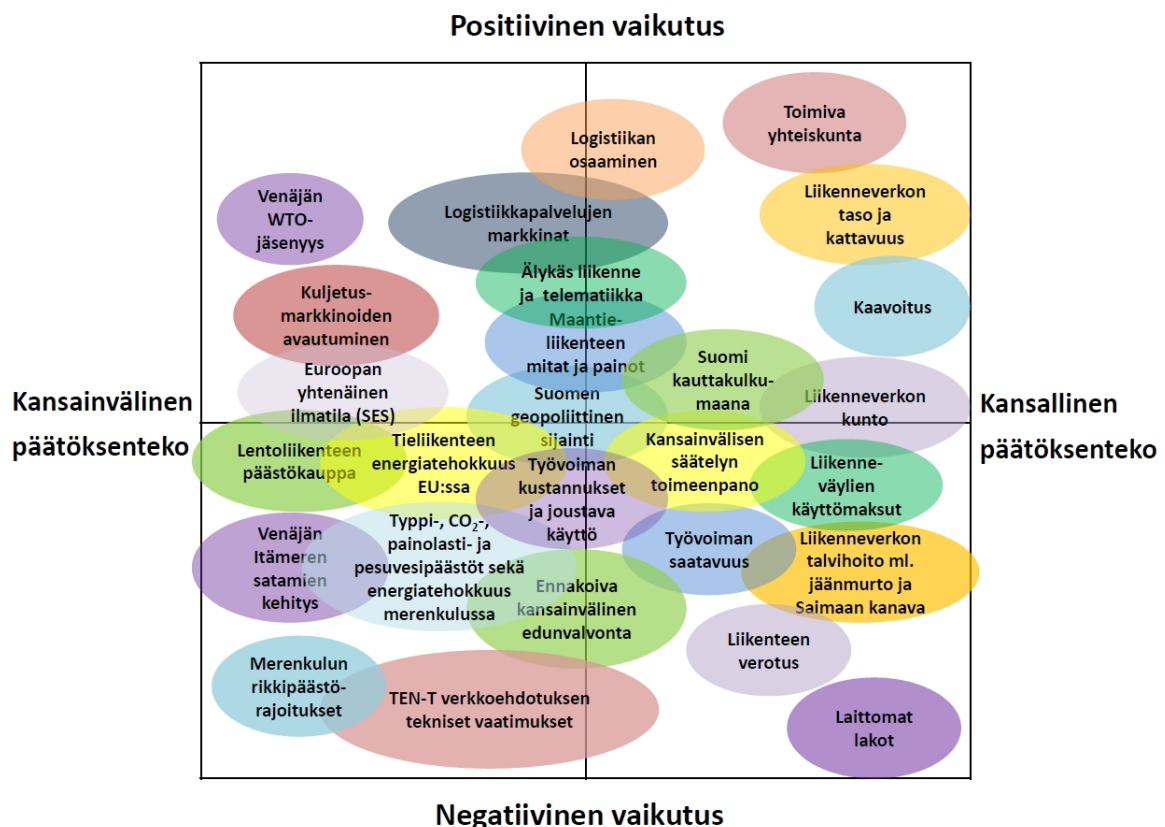
Liikennepoliittisen selonteon valmisteluun liittyen liikenne- ja viestintäministeriö asetti ulkopuolisista asiantuntijoista koostuvan selvitysmiesryhmän tekemään hallitusohjelman mukaisesti kokonaisarvioinnin Suomen ulkomaankaupan pullonkauloista ja kehittämistarpeista erityisesti kansallisen kilpailukyvyyn näkökulmasta. (Kuvio 29)

Ryhmä tarkasteli Suomen logistista asemaa ja logistiikan kilpailukykyä globaaleilla kuljetusmarkkinoilla suhteessa kilpailijamaihin. Henkilöliikenne ei ollut tarkastelun piirissä.

Laajan kyselyn mukaan suomalaisyritysten kokonaiskilpailukyvyistä kaupan alalla noin 1/3 ja teollisuudessa noin 1/5 syntyy logistiikan hallinnasta. Suurilla yrityksillä osuus on tätäkin suurempi. Yritykset voivat suoraan vaikuttaa noin puoleen logistisesta kilpailukyvyystään.

Suomessa on pääosin toimivat logistiikkapalvelujen markkinat, kansainvälisesti korkeatasoinen logistiikkapalvelujen tarjonta ja hyvä logistiikan osaaminen. Suomen liikenneverkon kattavuus ja kapasiteetti ovat tällä hetkellä pääosin riittäviä. Maantieliikenteen ajoneuvojen mitat ja painot on säilytettävä vähintäänkin nykytasolla.

Merkittävimpiä esteitä Suomen logistiselle kilpailukyvyllä suhteessa keskeisiin kilpailijamaihin ovat tavaraliikenteen fiskaalisten verojen ja viranomaismaksujen korkea taso, työmarkkinoiden joustamattomuus ja laittomat lakot, liikenneverkon rapautuminen, ennakoivan kansainvälisen edunvalvonnan puutteet ja säännösten tiukka soveltaminen.



Kuvio 29. Tekijöitä, jotka vaikuttavat Suomen logistiseen kilpailukykyyn vuosina 2012-2015 jaoteltuna niiden vaikutuksen (+/-) ja päätöksenteon sijainnin (kansallinen/kansainvälinen) mukaan.

Lähipuosisien merkittävin yksittäinen uhkatekijä on merenkulun ympäristösääntelyn, erityisesti rikkidirektiivin, aiheuttama kuljetuskustannusten nousu.

Liikenneverkkoa tulee kehittää ja ylläpitää asiakkaiden tarpeisiin perustuen, ja hankkeiden tulee perustua läpinäkyviin yhteiskuntataloudellisiin kannattavuuslaskelmiin. Liikenneverkon rahoituksen painopistettä on muutettava kehittämisestä peruskorjaukseen ja kunnossapitoon ympärivuotisen liikennöitävyyden varmistamiseksi.

Lähipuosisien liikenneinfrastruktuurihankkeita priorisoitiin niiden logistisen lisäarvon mukaan.

Isojen hankkeiden hallituskaudet ylittävä rahoitus on turvattava, ja infrastruktuurirahoitus on organisoitava uudelleen.

Satamien kehittymistä ohjaavat tuotanto- ja omistusrakenteen muutokset sekä satamien asiakkaat ja näiden tekemät kuljetusratkaisut.

Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn sekä logistiikkatoimialan kannalta logistiikan mahdollisimman häiriötön ja ennakoitava toiminta on tulevaisuudessa entistä tärkeämpää.

Työvoiman riittävydestä, osaamisesta, korkeatasoisesta koulutuksesta ja tutkimuksesta on pidettävä huolta.

LIITE 1 : Selvitysmiesten haastattelemia, tapaamia tai pyynnöstä aineistoa toimittaneet

(Lista ei ole täydellinen)

Elinkeinoelämän Keskusliitto	Tellervo Kylä-Harakka-Ruonala
Elinkeinoelämän Keskusliitto	Kyösti Orre
Elinkeinoelämän Keskusliitto	Tiina Haapasalo
Finavia	Kari Savolainen
Itella Oyj	Jukka Alho
ITF /OECD	Jari Kauppila
Kaupan Liitto	Juhani Pekkala
Kaupan Liitto	Timo Löppönen
Kaupan Liitto	Hannu Kyyhkynen
Lappeenrannan teknillinen yliopisto	Olli-Pekka Hilmola
Liikenne- ja viestintäministeriö	Rita Linna
Liikenne- ja viestintäministeriö	Saara Jääskeläinen
Liikenne- ja viestintäministeriö	Kari Saari
Liikenne- ja viestintäministeriö	Riitta Viren
Liikennevirasto	Juhani Tervala
Liikennevirasto	Sini Puntanen
Liikennevirasto	Hannu Kuikka
Logistiikkayritysten Liitto	Pekka Aaltonen
Metsäteollisuus ry	Outi Nietola
Saimaan kanavan hoitokunta	Seppo Kykkänen
SKAL ry	Iiro Lehtonen
SKAL ry	Sakari Backlund
SKAL ry	Tapio Myllys
Suomen Huolintaliikkeiden liitto	Petri Laitinen
Suomen Satamaliitto	Markku Mylly
Suomen Varustamot ry	Olof Widen
Tampereen teknillinen yliopisto	Jorma Mäntynen
Teknologiateollisuus ry	Mika Nykänen
Teknologiateollisuus ry	Matti Spolander
TraFi	Kari Wihlman
TraFi	Marko Sillanpää
Tulli	Tapani Erling
Turun kauppakamari	Jarkko Heinonen
Turun kauppakorkeakoulu	Sini Laari
Turun kauppakorkeakoulu	Tomi Solakivi
VR Yhtymä	Mikael Aro
VR Yhtymä	Pertti Saarela

Liikennepoliittisen selonteon logistiikkaosan tilannekatsaus
LvM, Sonckin sali, 8.2.2012

Osallistujat

Elinkeinoelämän keskusliitto	Haapasalo Tiina
Elinkeinoelämän keskusliitto	Orre Kyösti
Huoltovarmuuskeskus	Viljanen Raija
Suomen Kuntaliitto	Siltala Silja
Logistiikkayritysten Liitto	Aaltonen Pekka
LOGY ry	Mäkinen Ismo
Liikenne- ja viestintäministeriö	Gröhn Jari
Liikenne- ja viestintäministeriö	Saari Kari
Liikenne- ja viestintäministeriö	Valtonen Juha
Liikenne- ja viestintäministeriö	Vihavainen-Pitkänen Marjukka
Liikenne- ja viestintäministeriö	Viren Riitta
Liikenne- ja viestintäministeriö	Jokilehto Tero
Liikenne- ja viestintäministeriö	Hauta Janne
Palta	Varpe Riitta
Saimaan kanavan hoitokunta	Kykkänen Seppo
SAK	Huutola Matti
Satamaoperaattorit ry	Mutru Juha
Schenker Oy	Tirkkonen Ilkka
SKAL	Backlund Sakari
STTK	Passi Kauko
Suomen Sahat	Merivuori Kai
Suomen Satamaliitto	Mylly Markku
Suomen Varustamot	Widén Olof
Työ- ja elinkeinoministeriö	Sunabacka Sixten
Tieke ry	Salo Jari
Tampereen teknillinen yliopisto	Mäntynen Jorma
Turun kauppakorkeakoulu	Solakivi Tomi
Tullihallitus	Saksa Jarkko
Turun kauppakamari	Heinonen Jarkko
UPM Oyj	Sarvikas Jussi
Valtiovarainministeriö	Sukselainen Tuomas
VR Transpoint Oy	Henttinen Markku
VR Transpoint Oy	Mähönen Nina
Selvitysmies	Jyrki Paavola
Selvitysmies	Lauri Ojala
Selvitysmies	Antti Vehviläinen
Selvitysmiesryhmän sihteeri	Taneli Antikainen
Selvitysmiesryhmän sihteeri	Pekka Iikkanen

LIITE 2 : Yhteenveto kalvoesityksenä

Selvitysmiesryhmä

Suomen ulkomaankaupan logistinen kilpailukyky ja kehittämistarpeet

Loppuraportin yhteenveto 29.2.2012

Jyrki Paavola, pj
Antti Vehviläinen
Lauri Ojala

1

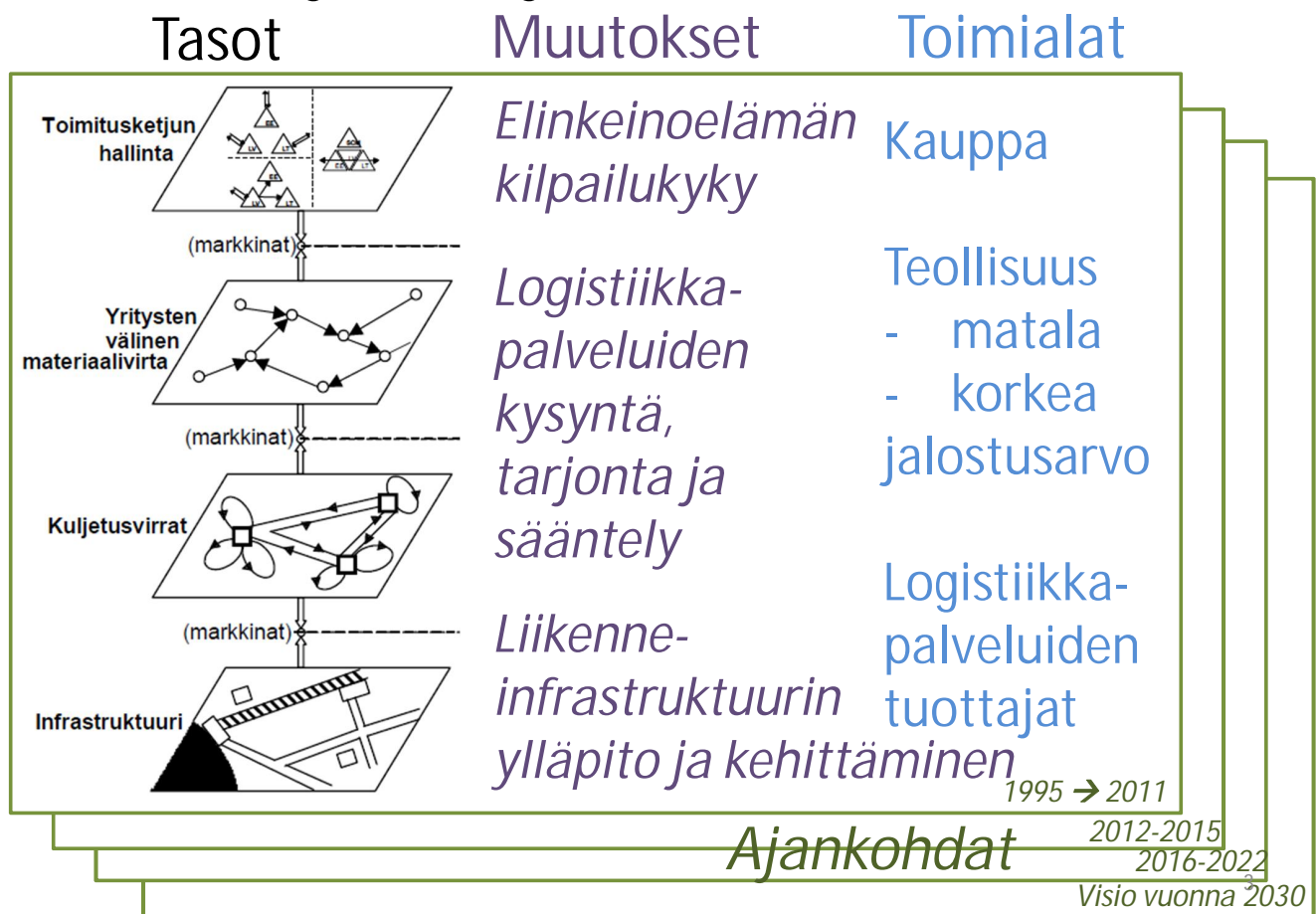
Selvitysmiesryhmän toimeksianto

Toimeksiantona selvitysryhmälle on laatia

1. kokonaisarviointi Suomen logistisen järjestelmän kehittämisestä kansallisen kilpailukyvyn näkökulmasta, erityisesti arvioiden Suomen logistista asemaa maailmassa, logistiikan kilpailukykyä globaaleilla kuljetusmarkkinoilla sekä suhteessa kilpailijamaihin;
2. selvitys Suomen logistisen järjestelmän tehostamis- ja järjeistämismahdollisuuksista siten, että logistiikan kapasiteetin käyttöä pystytään parantamaan asiakkaiden tarpeet huomioon ottavalla tavalla;
3. ehdotus lähivuosien (2012-2015) ja keskipitkän aikavälin (2016-2022) keskeisistä toimenpiteistä logistiikan pullonkaulojen poistamiseksi ja logistisen järjestelmän tehokkuuden parantamiseksi.

Vaihe I:n raportointi ministeriryhmälle 26.1.2012 Vaihe II 29.2.2012

Selvitysmiesryhmän tarkastelemat:



Ryhmän toimintamalli

- Kattava tausta-aineiston keruu
- Keskeisten sidosryhmien kuuleminen
 - Selvitysmiesten jäsentelyn mukaan
 - Loppuraportointi
 - Laaja kysely: Logistiikkaselvitys 2012
 - Tilaajana LiVi ja LvM
- Raportointi
 - Apuna LiVi:n asiantuntija + konsultti
 - 1. raportointi: ministeriryhmä & LvM
 - Loppuraportointi: liikenneministeri 29.2.
 - Tekstimuotoinen julkinen raportti 29.2.

Vaihe I	Vaihe II
X	X
X	X
	X
	X
X	
	X
	X

Selvitysmiesryhmän näkemys nykytilanteesta (vuosi 2012)

LvM – Selvitysmiesryhmä Paavola – Vehviläinen – Ojala Loppuraportointi 29.2.2012

5

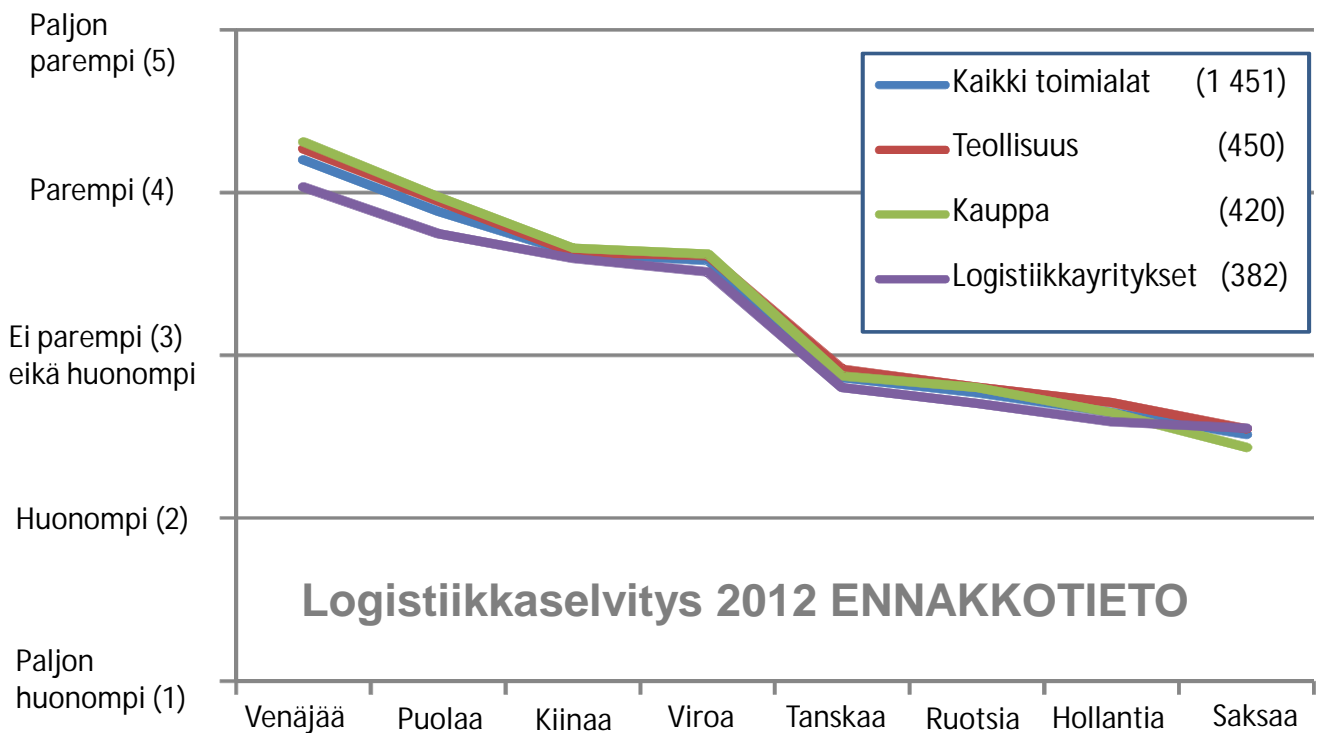
Suomen logistisen kilpailukyvyn merkittävimmät vahvuudet - nykytilanne

- Liikenneverkon kattavuus:
kapasiteetti pääosin riittävä
- Toimivat logistiikkapalvelujen markkinat:
kansainvälisesti korkeatasoinen tarjonta
- Osaaminen:
logistiikan asiakkaat, palvelun tarjoajat, viranomaiset, koulutus
- Suomi kauttakulkumaana:
asema nyt hyvä, logistinen kilpailukykyämme saattaa heikentyä

LvM – Selvitysmiesryhmä Paavola – Vehviläinen – Ojala Loppuraportointi 29.2.2012

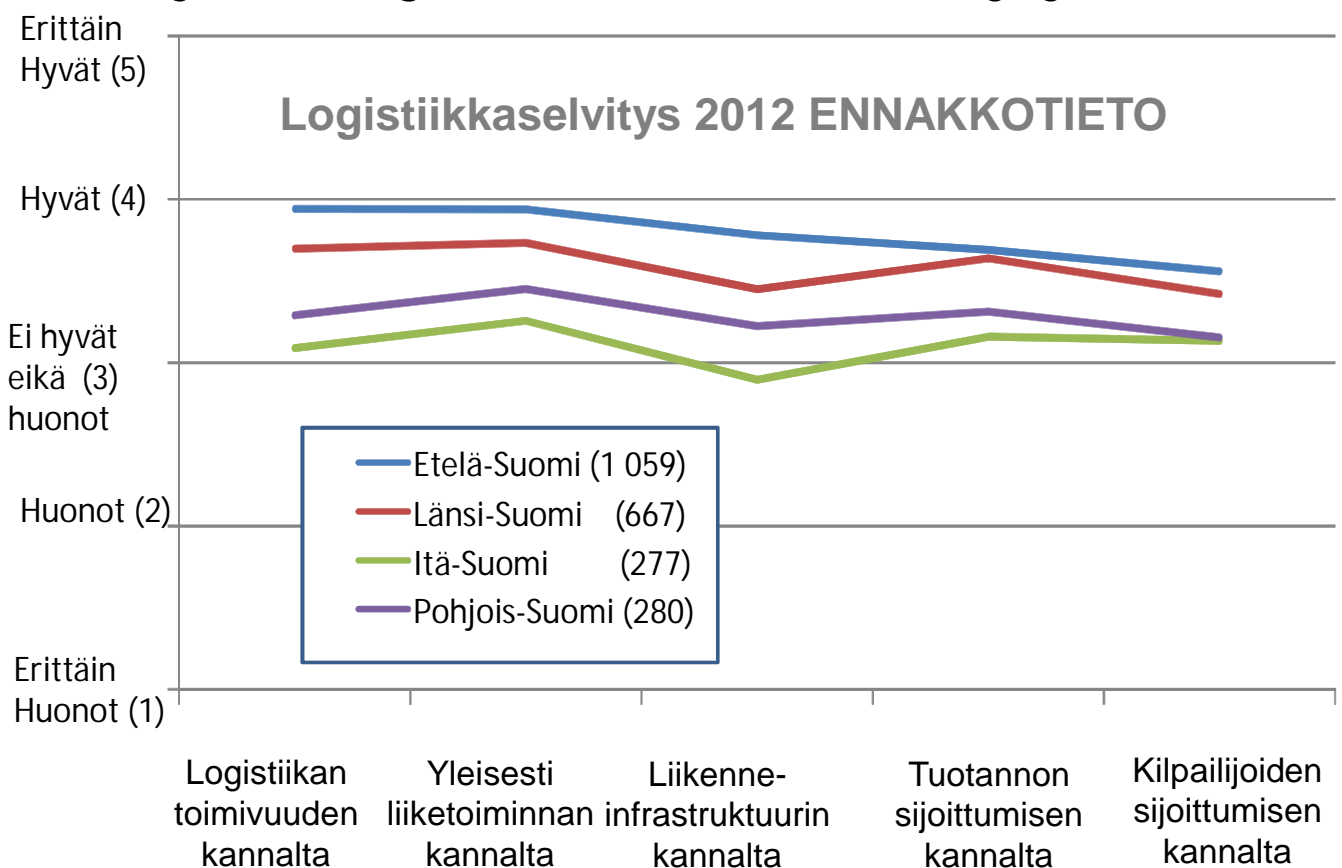
6

Suomen logistinen kilpailukyky suhteessa seuraaviin on...



LvM – Selvitysmiesryhmä Paavola – Vehviläinen – Ojala Loppuraportointi 29.2.2012

Yritysten logistiset toimintaedellytykset...



LvM – Selvitysmiesryhmä Paavola – Vehviläinen – Ojala Loppuraportointi 29.2.2012

Logistiikka on merkittävä osa suomalaisyritysten kokonaiskilpailukykyä

- Kaupan alalla logistiikan arvioitu osuus kokonaiskilpailukyvyistä yli 1/3*
suurilla yrityksillä osuus noin 1/2
- Teollisuudessa logistiikan arvioitu osuus kokonaiskilpailukyvyistä yli 1/5*
suurilla yrityksillä osuus yli 1/3
- Yritykset voivat vaikuttaa suoraan puoleen logistisesta kilpailukyvyistään*
- Valmistavan teollisuuden ja kaupan alan logistiikan kokonaiskustannukset vuonna 2009 noin 25,3 mrd €
ml. Suomen ulkopuolella syntyvät sekä yritysten sisäiset logistiikkakustannukset
Lähde: Logistiikkaselvitys 2010

***) Logistiikkaselvitys 2012- kyselyn vastausten perusteella**

LvM – Selvitysmiesryhmä Paavola – Vehviläinen – Ojala Loppuraportointi 29.2.2012

9

Selvitysmiesryhmän huomiot ja ehdotukset vuosille 2012-2015

Vaikutus logistiseen kilpailukykyyn

Positiivinen vaikutus

Kansainvälinen päätöksenteko	Myönteiset vaikutukset pyrittävä maksimoimaan kv. ympäristössä	Kilpailueduista pidettävä huolta kansallisin päätöksiin	Kansallinen päätöksenteko
	Kielteiset vaikutukset pyrittävä minimoimaan kv. ympäristössä	Kilpailuhaitat pyrittävä minimoimaan kansallisin päätöksiin	
Negatiivinen vaikutus		LvM – 29.2.2012	

11

Vaikutus logistiseen kilpailukykyyn 2012-2015

Positiivinen vaikutus

The diagram is a bubble chart with a vertical axis and a horizontal axis. The vertical axis represents the scope of decision-making, with 'Kansainvälinen päätöksenteko' (International decision-making) on the left and 'Kansallinen päätöksenteko' (National decision-making) on the right. The horizontal axis represents the impact, with 'Negatiivinen vaikutus' (Negative impact) on the left and 'Positiivinen vaikutus' (Positive impact) on the right. A vertical line separates the two sides of the horizontal axis. A horizontal line separates the two sides of the vertical axis. Bubbles are placed in the quadrants based on these dimensions. The bubbles are color-coded: purple for international/negative, orange for international/positive, yellow for national/negative, and green for national/positive. The bubbles are labeled with various transportation and logistics topics.

Decision-Making Scope	Impact	Topics
Kansainvälinen päätöksenteko (Left)	Negatiivinen vaikutus (Left)	Venäjän WTO-jäsenyys, Kuljetusmarkkinoiden avautuminen, Euroopan yhtenäinen ilmatila (SES), Lentoliikenteen päästökauppa, Venäjän Itämeren satamien kehitys, Merenkulun rikkipäästö-rajoitukset, Tien-T verkkoehdotuksen tekniset vaatimukset
	Positiivinen vaikutus (Right)	Logistiikan osaaminen, Liikenneverkon taso ja kattavuus, Kaavoitus, Suomi kauttakulumaana, Liikenneverkon kunto
Kansallinen päätöksenteko (Right)	Negatiivinen vaikutus (Left)	Tieliikenteen energiatehokkuus EU:ssa, Työvoiman kustannukset ja joustava käyttö, Ennakoiva kansainvälinen edunvalvonta
	Positiivinen vaikutus (Right)	Älykäs liikenne ja telematiikka, Maantie-liikenteen mitat ja painot, Suomen geopolitiikka, Työvoiman saatavuus, Liikenneväylien käyttömaksut, Liikenneverkon talvihoito ml. jäänmurto ja Salmaan kanava, Liikenteen verotus, Laittomat lakot

Negatiivinen vaikutus

LvM – 29.2.2012

12

12

Huomiot ja ehdotukset 2012-2015

Elinkeinoelämän kilpailukyky ja tuottavuus

- Tavaraliikenteen fiskaalisten verojen ja viranomaismaksujen korkea taso
Kokonaistarkastelu puuttuu; maksujen ja tukien perusteet ja vaikutukset tulee selvittää
- Ennakoivan kansainvälisen edunvalvonnan puute
Liikennesektorin sääntelystä kuljetusmuodosta riippuen vain 10-30 % kansallista
Dialogia sidosryhmien kanssa tehostettava välittömästi!
- Suomi on sääntelyn toimenpanossa usein mallioppilas omaksi vahingokseen
Kansallinen etu dialogin kautta paremmin huomioon → mallioppilaasta mallioppijaksi
- Korkeatasoisesta alan opetuksesta ja tutkimuksesta pidettävä huolta
Tuleva koulutustarve ja ikäluokkien kehitys huomioitava

Huomiot ja ehdotukset 2012-2015

Logistiikkapalveluiden kysyntä, tarjonta ja sääntely

- Laittomat lakot ja työmarkkinoiden joustamattomuus
Merkittävä haitta keskeisiin kilpailijamaihin verrattuna poistettava
- Valtion infrastruktuurirahoituksen uudelleenorganisointi
Isojen hankkeiden hallituskaudet ylittävä ja edullinen rahoitus turvattava
- Varauduttava IMO:n säädösmuutosten vaikutuksiin kilpailukyvyllä
Yhteisvaikutusten (So_x, CO₂, EEDI, pesuvedet...) selvittäminen ja kompensointi
- Maantieliikenteen ajoneuvojen mittojen ja painojen nosto
Kansallinen liikkumavara säilytettävä (60 t ja 25 m)
Turvattava kansallinen mahdollisuus raja-arvojen korottamiseen
- Jäänmurtajakaluston uusiminen käyntiin
Operoinnin hallinnointimalli sekä maksu- ja kustannusrakenne uudistettava

Huomiot ja ehdotukset 2012-2015

Liikenneinfrastruktuuri

- Liikenneverkon peruskorjauksen ja kunnossapidon määrärahoja lisättävä
Painopiste kehittämisinvestoinneista ylläpitoon
- Liikenneverkon ylläpito ja kehittäminen asiakastarpeista lähtien
Palvelutason määrittäminen ja hyötykustannuslaskelmat kaikista hankkeista
- Ympäri vuotinen liikennöitävyys
Liikenneverkon talvihoito ja jäänmurron palvelutaso turvattava
- Rautateiden kansainvälisen tavaraliikenteen kehittäminen
Imatrankosken aseman avaaminen kansainväliselle liikenteelle
- Varmistettava kaivoshankkeiden tarvitsema infrastruktuuri
Kansainvälisen yhteistyön mahdollisuudet huomioiden

LvM – Selvitysmiesryhmä Paavola – Vehviläinen – Ojala Loppuraportointi 29.2.2012

15

Selvitysmiesten priorisointi infrastruktuurihankkeista 2012-2015 LiVi:n hankekorttien (12/2011) pohjalta

Hankkeen lisäarvo Suomen logistiseen kilpailukykyyn:

1. erittäin merkittävä,
2. merkittävä, tai
3. mahdollisesti merkittävä, mutta kysyntäriskein vuoksi näiden arviointi nykytiedoilla vaikeaa.

– Esim. P-Suomen kaivoshankkeiden rata-, tie- ja meriväylähankkeet

Pelkästään henkilöliikenteen hankkeita ei tarkasteltu

Infrastruktuurihankkeet 2012-2015*, joiden logistinen lisäarvo erittäin merkittävä

- E18, Hamina - Vaalimaa (Toteutus mahdollista PPP-hankkeena)
- E18, Kehä III:n kehittäminen II vaihe
- Vt 5 Mikkeli – Juva
- Vt 26 Hamina-Taavetti
- Vt 6 Taavetti – Lappeenranta
- Vt 8 Turku - Pori (Toteutus mahdollista PPP-hankkeena)
- Luumäki-Imatra kaksoisraide ja Imatrankosken kolmioraide
- Kouvola-Kotka/Hamina rataosan palvelutason parantaminen
- Riihimäen kolmioraide
- (Bioenergia- ja) raakapuukuljetusten turvaaminen
- Tuomioja-Raahe ja Tampere-Seinäjoki akselipainon nosto 25 tonniin
- Ylivieska-lisalmi ratayhteyden sähköistys ja lisalmen kolmioraide
- Rauman meriväylä
- Tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjausjärjestelmien uusiminen

**) Liikennemuotokohtaisesti ryhmiteltynä; ei prioriteettijärjestyksessä. Pohjana LiVi:n hankekortit*

LvM – Selvitysmiesryhmä Paavola – Vehviläinen – Ojala Loppuraportointi 29.2.2012

17

Infrastruktuurihankkeet 2012-2015*, joiden logistinen lisäarvo merkittävä

- E18/Kt 40, Turun kehätie välillä Kausela-Kirismäki I vaihe
- Vt 12, Lahti-Kouvola
- Vt 15 Kotka-Kouvola
- Vt 15 Kotkan sisääntulo
- Vt 14 Savonlinnan keskusta III vaihe
- Pyhäjoen ydinvoimalan edellyttämät tieinvestoinnit
- Helsinki-Riihimäki rataosan kapasiteetin lisääminen
- Hyvinkää-Hanko rataosan sähköistys
- Tavaraliikenteen tärkeimpien ratapihojen parantaminen
- Kokkolan meriväylän syventäminen

**) Liikennemuotokohtaisesti ryhmiteltynä; ei prioriteettijärjestyksessä. Pohjana LiVi:n hankekortit*

LvM – Selvitysmiesryhmä Paavola – Vehviläinen – Ojala Loppuraportointi 29.2.2012

18

Selvitysmiesryhmän huomiot ja ehdotukset vuosille 2016-2022

Huomiot ja ehdotukset 2016-2022 *Elinkeinoelämän kilpailukyky ja tuottavuus*

- Entistä tehokkaammat ratkaisut koko toimitusketjun hallintaan
Sähköinen tiedonsiirto käyttöön kaikessa logistiikkatoiminnassa
Päävastuu toteutuksesta elinkeinoelämällä
Julkisen sektorin tuki tärkeä pk-sektorille ja kehitystoiminnalle
- Logistiikkatoimintojen merkitys kilpailukyvyllä kasvaa
Hillittävä kustannusten nousua; turvattava palvelutaso ja häiriötön toiminta
- Toimintavarmuus häiriötilanteissa turvattava yhteistoimin
Luodaan viranomaisten, logistiikka-asiakkaiden ja palvelun tuottajien kesken tarvittavat toimintamallit

Huomiot ja ehdotukset 2016-2022

Logistiikkapalveluiden kysyntä, tarjonta ja sääntely

- Työn kysynnän ja tarjonnan laadun, määrän, hinnan ja ajoituksen tulee kohdata nykyistä huomattavasti paremmin
Työmarkkinoiden joustavuutta lisättävä
Osaamisesta ja korkeatasoisesta koulutuksesta huolehdittava
- Aiheutuneet kustannukset liikenteen maksujen lähtökohtana
Paine ulkoisten kustannusten sisäistämiseen kasvaa
Maksujen ei tarvitse perustua 100 %:n kustannusvastaavuuteen
- IMO-päätösten vaikutusten kompensointi
Meriväylien pidon ja jäänmurron kustannusten kattaminen yleisistä veroista osin tai kokonaan

Huomiot ja ehdotukset 2016-2022

Infrastrukturi (1/2)

- Väyläinvestointien perustuttava kannattavuuslaskelmiin
Hyötykustannuslaskelmat kaikista hankkeista ohjeistuksen mukaan
- Tienpidon painopistettä siirrettävä teiden ja siltojen rapautumista estäviin tuntuviin toimenpiteisiin
Laaditaan ohjelmapaketti, jossa erityismääräraha tieverkon kunnon parantamiseksi
- Rataverkon kehittämisen ja ylläpidon painopiste pidetään vilkasliikenteisessä päärataverkossa
Vähäliikenteisiä rataosia ei peruskorjata ja niitä on voitava sulkea tarvittaessa
- Lentoliikenteen infrastruktuurin tarve ohjautuu henkilöliikenteen kautta
Nykyinen lentokenttäkapasiteetti riittää rahtiliikenteelle

Huomiot ja ehdotukset 2016-2022

Infrastrukturi (2/2)

- Vesitieverkon toimivuus varmistetaan
Valtion tuki päästöjä pienentäviin ratkaisuihin; uusien polttoaineiden jakelujärjestelmät, poistovesien keräysjärjestelmät, rikkipesurit jne.
Tavoitteena Saimaan kanavan ympärivuotinen liikenne
- Satamien kehityksen ohjauttava markkinoiden kautta
Satamat tällä hetkellä kuntien tai teollisuuden omistuksessa
Yhtiöittäminen johtaa liiketaloudelliseen toimintaan ja uusiin omistusjärjestelyihin
Satamien liikenneyhteydet tarjoaa valtio
- Jäänmurron yhteistyötä kehitetään naapurivaltioiden kanssa
Tavoitteena yhteinen operatiivinen keskus
Yhteisyrityksen edellytykset ja omistusrakenne selvitettävä

Selvitysmiesryhmän visio vuoteen 2030

Maailman logistiikkatoiminnoissa voimistuvat trendit vuoteen 2030

- Energiatehokkuus ja vaihtoehtoiset energiamuodot
- Ympäristövaikutusten pienentäminen
- Maailmankaupan digitalisoituminen
- Globaalien tuotanto- ja toimitusketjujen hallinta
- Logistiikka-alan omistuksen keskittyminen
- Ylikansallinen sääntely liikennealalla
- Kiina todennäköisesti maailman suurin talous
- Toimitusketjujen häiriöherkkyys lisääntyy
- Toimitusketjun ennakoitavuuden arvo kasvaa
- Teknologinen kehitys; kuljetusteknologia ei radikaalisti muutu
- Logistiikkakustannusten kasvu

Suomen logistiikka-ala jo nyt ”tytäryhtiötalous”; v. 2030 ulkomainen omistus entistä suurempi

Arvio: ulkomaalaisomisteisten yritysten osuus alan liikevaihdosta

Vuonna 2012

Huolinta > 80 %

3:n osapuolen palvelut > 80 %

Meriliikenne > 70 %

Lentorahti > 70 %

Maantiekuljetukset > 50 %

Satamaoperointi > 50 %

Rautatiekuljetukset* = 0 %

Vuonna 2030

Huolinta > 90 %

3:n osapuolen palvelut > 90 %

Meriliikenne > 80 %

Lentorahti > 80 %

Maantiekuljetukset > 70 %

Satamaoperointi > 70 %

Rautatiekuljetukset* > 20 %

***) kotimaan osalta; ulkomaankuljetuksissa > 70 % kuljetusmatkasta Suomen ulkopuolella**

Suomen logistinen toimintaympäristö v. 2030

Mitä ei todennäköisesti ole

- Nykyistä tuotantorakennetta
- Yhtä suuria kuljetusmääriä ulkomaankaupassa kuin nyt
- Riittävästi osaavia tekijöitä
- Laittomia lakkoja
- Mallioppilassyndroomaa EU:ssa
- Konttiliikennettä Lapin kautta Koillisväylälle
- Rautatiemonopolia
- Kansallista lentoyhtiötä
- Nykymäärää satamia

Mitä meillä todennäköisesti on

- Joustava palvelujen tarjonta
- Keskittyneempi logistiikka-ala; ulkomaalaisomistus nykyistä isompi
- Haja-asutusalueilla rapautuva liikenneinfrastruktuuri
- Kaupunkiseutujen infrastruktuuri ja pääväylät kunnossa
- Suurempi yksityisen sektorin rooli infrastruktuurin rahoittajana
- Liikenteen verot ja maksut kansainvälisellä tasolla
- Laajempi ulkomaankaupan reittivalikoima

Perustelut selvitysryhmän asettamiselle

Liikennepoliittisen selonteon valmisteluun liittyen liikenne- ja viestintäministeriö on tänään asettanut asettamiskirjeellä LVM/1868/05/2011 ulkopuolisista asiantuntijoista koostuvan selvitysryhmän tekemään hallitusohjelman mukaisesti kokonaisarvioinnin Suomen ulkomaan kaupan pullonkauloista ja kehittämistarpeista.

Selvitysryhmän kokoonpano

Selvitysryhmään nimettiin seuraavat jäsenet:

- Jyrki Paavola, selvitysryhmän puheenjohtaja
- Lauri Ojala
- Antti Vehviläinen

Jyrki Paavola on monipuolisia huolinta- ja logistiikkapalveluja tarjoavan Oy Hacklin Ltd:n entinen toimitusjohtaja ja nykyinen hallituksen jäsen. Hän on toiminut Huolintaliikkeiden liiton hallituksen puheenjohtajana ja EK:n hallituksen jäsenenä. Paavola omaa laajan käsityksen sekä kotimaan että ulkomaankaupan logistiikasta. Paavola edustaa selvitysryhmässä logistiikka- ja kuljetusalaa.

Antti Vehviläinen on Stora Enson logistiikkajohtaja, hän on toiminut tehtävässä vuodesta 1999 lähtien ja sitä ennen, jo vuodesta 1987 Enson logistiikkajohtaja. Vehviläinen on ollut logistiikka-alan luottamustehtävissä sekä kotimaassa että ulkomailla, mm. Euroopan rahti- ja logistiikkajohtajien foorumin hallituksessa vuodesta 1997 lähtien. Vehviläinen on toiminut Liikenneviraston neuvottelukunnan puheenjohtajana vuoden 2010 alusta alkaen. Vehviläinen edustaa selvitysryhmässä logistiikka-alan asiakasyritysten näkökulmaa.

Lauri Ojala on toiminut Turun kauppakorkeakoulun logistiikan professorina vuodesta 1997 alkaen. Hän on myös Maanpuolustuskorkeakoulun dosentti. Ojalan keskeisiä tutkimusaloja ovat yritysten kansainvälinen logistiikka, logistiikkamarkkinat ja maiden ulkomaankaupan logistiikan toimivuus. Ojala on tehnyt logistiikan toimivuuden asiantuntijatehtäviä mm. Maailmanpankille, OECD:lle sekä Suomen, Hollannin, Ruotsin, Latvian, Liettuan ja Viron liikenneministeriöille. Ojala edustaa selvitysryhmässä akateemista näkökulmaa ja on erityisesti perehtynyt kilpailukykytematiikkaan.

Selvitysryhmän jäsenistä sekä Paavolalla että Vehviläisellä on työtehtäviensä puolesta kytköksiä logistiikka-alalla toimiviin yrityksiin. Selvitysmiehet toimivat tehtävässä kuitenkin koko alan edustajina.